Skrzydlata POLSKA

NR 6 (292) • 5 LUTEGO 1957
ROK WYDANIA XIII • CENA 1.50 ZŁ

TANKOWANIE REKORDOWEGO B-52

TAK WYGLĄDA TANKOWANIE W LOCIE BOMBOWCA DALEKODYSTANSOWEGO B-52 (Z PRAWEJ) PRZEZ SAMOLOT BOEING 707. TRZY BOMBOWCE ODRZUTOWE TYPU B-52 PRZELECIAŁY NIEDAWNO BEZ LĄDOWANIA DOOKOŁA KULI ZIEMSKIEJ.

NOTATKI Z TYGODNIA

BAJKA NIE BARDZO DAWNA

NIE bardzo dawno temu w pewnej krainie, wcale nie za siedmioma górami — jak mówiły dotychczas zawsze wszystkie bajki — w państwie, gdzie panował wszechwiadny Kult — żyli i pracowali z dość licznymi rodzinami, które sobie w parę lat po wojnie założyli — Lot, Mors i Elpe, trzej odważni działacze, którzy za główny cel postawili sobie opanowanie powietrza, wody i ziemi. W tym też kierunku przysposabiali członków swych rodzin, aby w razie potrzeby, kiedy zagrożona będzie ich piękna kraina, mogli dać ojczyźnie jak najwięcej obrońców.

Lot, Mors i Elpe prowadzili swą działalność jak mogli tylko najlepiej, nie było między nimi żadnych swarów, współpracowali ze sobą lojalnie. Spodobało się to Kultowi, który wezwał ich pewnego razu do siebie i nakazał połączenie działalności Lota, Morsa i Elpe w jedno gospodarstwo. Choć nie podobało się to członkom rodzin tego pierwszego i drugiego, którzy nie mogli się sprzeciwiać głośno decyzji i musieli z niezadowoleniem przyjąć ją milcząco — połączenie nastąpiło. Ponieważ Elpe miał najwięcej tzw. wpływów państwowych, nowe gospodarstwo przyjęło jego nazwę, a on sam stał się faktycznym gospodarzem całości.

Nowe zrzeszenie, które w ten sposób założono, wbrew wszelkim nadziejom nie poprawiło pracy nowej organizacji, a stworzyło z niej wielki, fasadowy, zbiurokratyzowany urząd. Wywoływało to, początkowo nieśmiałe, a potem coraz głośniejsze protesty członków rodziny byłego Lota — Aeronów, którzy nie mogli się pogodzić z niefachowym gospodarowaniem, pomimo, że „ojciec Elpe" — gdyż tak go wtedy nazwali — musiał nieco zmienić swą politykę w stosunku do Lota, którego dawny majątek nieco się nadwyrężył.

Stan ten trwał trzy lata i parę miesięcy, do chwili, kiedy przyszła rewolucja i obaliła władze Kultu, a rządy po nim objęła sprawiedliwa Demokra. Zbuntowały się wtedy Aerony. Postanowiły wystąpić ze zrzeszenia ojca Elpe, który rad nie rad musiał się na to zgodzić.

Zwołano w następstwie wspólne zebranie i ustalono, że Aerony otrzymają w zasadzie 1/3 majątku Elpe. Ale to była tylko teoria. W praktyce wszystko przechodziło inaczej. Nie obyło się bez kwasów i antagonizmów, pomimo, że obie dzielące się strony zapewniały się wzajemnie, jak najbardziej i uroczyście, o konieczności istnienia ścisłej więzi i dalszej współpracy. Działo się tak dlatego, że niektórzy zwolennicy Elpe w terenie opornie wykonywali zarządzenia swych władz i przekazywali nieraz najgorsze lokale nowemu gospodarstwu Aeronów. A ci, choć wnieśli trzy lata temu największy majątek do zrzeszenia, otrzymali go teraz mniej i w nienajlepszym stanie.

W jednym grodzie, Poznaniem zwanym, Zetwu ojca Elpe to nawet lotniska pod Ostrowem nie chciał zwrócić Aeronom, chociaż jego prezesem jest były zwolennik Lota i Aeronów.

Pomimo tych przykrych scysji, członkowie samodzielnej organizacji są pełni zapału do pracy i na własnych śmieciach śmiało zakasali rękawy do roboty, aby gospodarstwo naprawiać i coraz bardziej rozwijać, pomimo, że kraj po rządach Kultu znajduje się w ciężkiej sytuacji. Elpe natomiast nie nazywają już ojcem, ale ojczymem. Mieli zapewne ku temu swój powód. Czuli się pokrzywdzeni podziałem majątku.

Tak Aerony wkroczyły na nową, ciężką, ale za to własną drogę życia. I nikt im w tym specjalnie nie pomaga, a czeka raczej na to, że się potkną.

Było to nie bardzo dawno temu, wcale nie za siedmioma górami. Gdzie? Na pewno zgadniecie!

IKARUS

NOWY MILIONER LOTU

DNIA 21 stycznia br. kapitan pilot Ottmar Dębosz, przelotem z Warszawy do Krakowa, dopełnił swój **milion kilometrów** przebytych w powietrzu na liniach PLL „Lot". Na lotnisku w tym dniu, oprócz przyjaciół, powitała „milionera" jego najmłodsza pociecha (na zdjęciu), oczywiście z kwiatami.

Foto: CAF

NOWOPOWOŁANI DO WOJSKA OFICEROWIE OBEJMUJĄ ODPOWIEDZIALNE FUNKCJE W LOTNICTWIE

JEDNYM z pierwszych „popaździernikowych" posunięć w wojsku było powołanie do czynnej służby szeregu oficerów lotnictwa. Są to bądź oficerowie zwolnieni w minionym okresie wskutek niesłusznych i nieuzasadnionych zarzutów, bądź też wsławieni w minionej wojnie lotnicy, którzy nie pełnili później służby wojskowej, a których wysokie kwalifikacje będzie można obecnie wykorzystać z pożytkiem dla rozwoju lotnictwa wojskowego.

Większość nowopowołanych — to piloci myśliwscy. Odbyli oni już pierwsze loty na dwumiejscowym samolocie odrzutowym, a wkrótce zostaną przeszkoleni na rozpoczynającym się w lutym kilkumiesięcznym kursie teoretycznym i praktycznym.

Na kursie tym spotkają się m. in. trzej dowódcy polskich dywizjonów myśliwskich z RAF: mjr Witold Łokuciewski z dywizjonu 303, mjr Ignacy Olszewski z dywizjonu 302, mjr Wacław Król z dywizjonu 304. Zostanie również przeszkolony mjr Stanisław Skalski oraz por. Zdzisław Skrzydlewski, którego przed trzema laty wmieszano w sprawę ucieczki dwóch pilotów myśliwskich na Bornholm.

Po ukończeniu kursu swój bogaty zasób wiedzy lotniczej i doświadczeń będą oni przekazywać dowódcom kluczy i eskadr myśliwskich.

Inni nowopowołani oficerowie obejmą odpowiedzialne stanowiska w Dowództwie Wojsk Lotniczych i jednostkach. Tak np. ppik Anatol Arciuch zostaje komendantem Instytutu Naukowo-Badawczego Wojsk Lotniczych, mjr. Antoniego Waydę skierowano na wykładowcę do Akademii Sztabu Generalnego.

Dowództwo Wojsk Lotniczych zamierza również wystąpić o powołanie do czynnej służby dalszych osób, zarówno byłych oficerów Ludowego Wojska Polskiego jak też i tych, którzy służyli w polskich siłach zbrojnych w Wielkiej Brytanii.

R. SZUBAŃSKI

PRODUKCJA LOTNICZA NRD NA TARGACH LIPSKICH

Na tegorocznych Targach Lipskich pokazany będzie pierwszy samolot pasażerski wyprodukowany w Niemieckiej Republice Demokratycznej „Il-14". W odróżnieniu jednak od samolotu radzieckiego tego typu, „Il" wyprodukowany w NRD zamiast 18 ma 26 miejsc pasażerskich.

Na Targach Lipskich wystawione zostaną również inne wyroby przemysłu lotniczego NRD, jak wyposażenie pokładowe, niektóre urządzenia lotniskowe oraz szybowce nowej konstrukcji. (Sz).

TU-104 DLA CZECHOSŁOWACJI

Czechosłowacja prowadzi obecnie rozmowy ze Związkiem Radzieckim w sprawie zakupienia trzech odrzutowych samolotów pasażerskich „Tu-104". W razie dojścia transakcji do skutku, samoloty te będą kursowały na linii Praga—Kair. (Sz).

ILE KOSZTUJE LOTNISKOWIEC?

W Argentynie podano do wiadomości, że rząd tymczasowy zamierza zakupić lotniskowiec o wyporności 14 000—16 000 ton wraz z samolotami. Cena lotniskowca, który ma być nabyty w Anglii, wynosi około 100 milionów dolarów. Aby pokryć koszty nabycia lotniskowca, Argenty na zamierza sprzedać 3 okręty wojenne, w tym 2 pancerniki. (x)

78 MILIONÓW PASAŻERÓW

Według obliczeń międzynarodowego stowarzyszenia transportu lotniczego IATA, towarzystwa lotnicze na całym świecie przewiozły w r. 1956 ok. 78 mln. pasażerów, 1,5 mld. ton/km ładunku i przeszło 40 mln ton/km przesyłek pocztowych. Liczby te nie obejmują danych z ZSRR i Chin Ludowych.

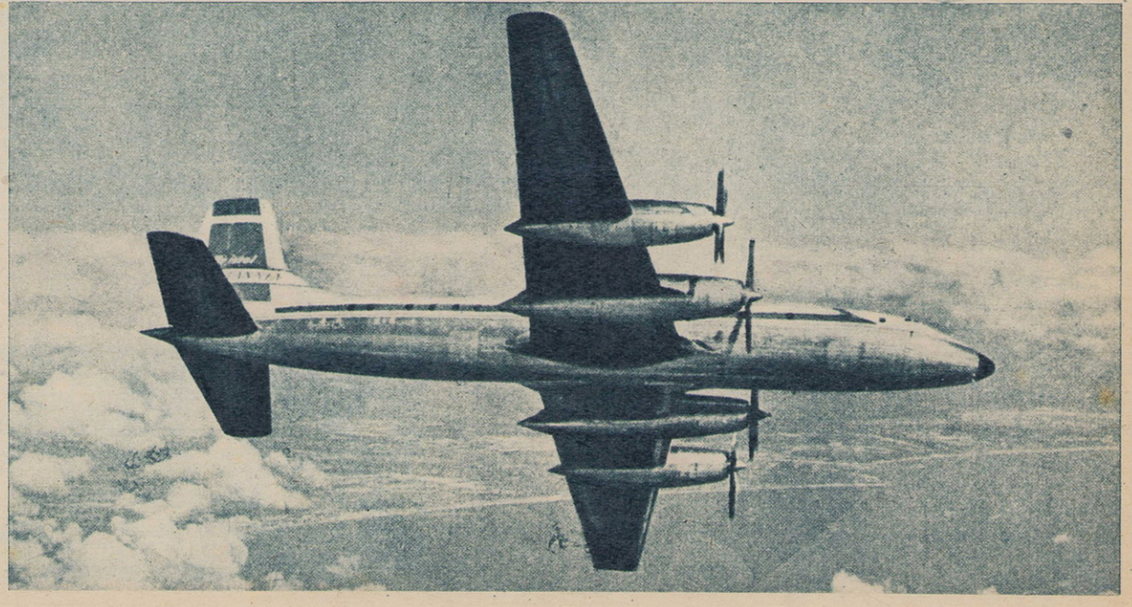
IATA podało również do wiadomości, że w r. 1957 towarzystwo to obsłuży przypuszczalnie 90 mln pasażerów, a w r. 1958 — ok. 100 mln.

DEBIUT „BRITANNII"

Z dniem 1 lutego br. wchodzi na trasę komunikacyjną Londyn—Johannesburg (Afryka Południowa) nowy angielski samolot turbośmigłowy Bristol „Britannia". Samolot, czterosilnikowy o ciężarze w locie 80 ton, zabiera do 100 pasażerów i rozwija prędkość przelotową ponad 500 km/h. Trasę, którą dotychczas używane samoloty z silnikami tłokowymi przebywają w ciągu 29 h, „Britannia" przeleci w czasie 22 h 50 min. Od 2 marca br. samoloty turbośmigłowe Bristol „Britannia" będą również obsługiwały linię BOAC: Londyn—Australia.

Na zdjęciu: Najnowsza wersja samolotu Bristol „Britannia"-301, przeznaczona na długie trasy komunikacyjne.

Foto: „The Aeroplane".



Z PRAC ZARZĄDU APRL

ZGODNIE z zaleceniem Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia APRL, w większości aeroklubów regionalnych odbyły się w drugiej połowie stycznia walne zgromadzenia, w których uczestniczyli członkowie Zarządu oraz pracownicy biura Zarządu. Od wyboru statutowych władz aeroklubów oraz przewodniczących poszczególnych sekcji specjalnościowych uzależnione jest powołanie do życia działających przy Zarządzie APRL komisji (samolotowej, szybowcowej, spadochronowej, modelarskiej i balonowej). Prace Zarządu APRL idą w kierunku możliwie jak najszybszego powołania do działania wymienionych komisji, jak również poczyniono konkretne kroki związane z ukonstytuowaniem się: komisji historycznej, komisji lotniczo-lekarskiej i komisji technicznej oraz klubu seniorów i klubu sprawozdawców lotniczych. Ze względu na to, że w kilku aeroklubach wybór władz nastąpi dopiero w pierwszej połowie lutego, zakończenie całokształtu tych spraw przewiduje się w drugiej dekadzie lutego. Spowodowane opóźnienie w powołaniu i wyborze komisji specjalnościowych zaistniało z powodu nie wykonania przez niektóre aeroklubu uchwały Walnego Zgromadzenia, zalecającej przeprowadzenie wyboru władz aeroklubów do końca stycznia br.

*

DZIAŁAJĄCA w imieniu Zarządu komisja do spraw podziału majątku i etatów między APRL i LPŻ napotyka na wielu odcinkach swej pracy na szereg obiektywnych i subiektywnych trudności. Brak zrozumienia dla potrzeb APRL, niekiedy niechętny stosunek niektórych pracowników LPŻ-towskich upoważnionych do przeprowadzenia prac związanych z podziałem majątku, niewątpliwie może się przyczynić do spowodowania niezdrowej atmosfery między LPŻ a APRL co — rzecz jasna — nie jest zjawiskiem pożądanym.

*

TROSKĄ Zarządu jest uzyskanie od władz państwowych koniecznych dotacji finansowych na działalność rzeczową lotnictwa sportowego. W oparciu o przyjęte na rok 1957 zadania wyszkoleniowo sportowe opracowany został preliminarz budżetowy APRL na rok bieżący. Biorąc pod uwagę ciężką sytuację państwa na odcinku finansowym Zarząd APRL, kierując się troską o dobro organizacji, szuka możliwości zdobycia środków finansowych ze źródeł innych i liczy na tym odcinku na dużą, gospodarską inicjatywę ze strony aeroklubów i szkół.

Mimo trudnej sytuacji finansowej i sprzętowej (obecnie posiadamy o przeszło 100 szybowców kadłubowych mniej niż w roku 1952) Zarząd APRL idzie z dużą pomocą w zorganizowaniu 6 (sześciu!!) nowych aeroklubów regionalnych, reaktywowaniu zamkniętych w końcu ub. r. dwóch szkół szybowcowych, uruchomieniu dwóch warsztatów remontowych oraz organizuje Centrum Wyszkolenia Lotniczego, a ponadto w trakcie przejmowania od PLL „Lot" znajduje się eskadra gospodarcza.

Powiększenie stanu sprzętu szybowcowego jest zagadnieniem kluczowym w rozwoju szybownictwa. W oparciu o przyznane limity inwestycyjne na zakup nowego sprzętu poczynione zostały niezbędne korekty w planie zakupów idące w kierunku rezygnacji z zakupu szybowców ABC, a skierowanie kredytów na zakup szybowców treningowo-wyczynowych. Z braku możliwości ulokowania zamówień na większe ilości sprzętu (plus ograniczone możliwości płatnicze) zabezpieczenie naszych pełnych potrzeb niestety nie będzie zagwarantowane. Zatem wszystkie aeroklubu i szkoły lotnicze muszą ze szczególnie wielką troską dbać o stan i żywotność posiadanego — w ramach stałego przydziału — sprzętu.

GORZELAK PROWADZI W PLEBISCYCIE

WBREW ogólnie utartym poglądom, że lotnictwo nie ma swoich kibiców (co byłoby zresztą zrozumiałe ze względu na nieudolną dotychczas propagandę) — w konkursie-plebiscycie na dziesięciu najlepszych sportowców lotniczych w roku 1956, ogłoszonym przez naszą redakcję, uczestniczy wielka ilość osób, które poza sympatią do tego sportu nie mają nic z nim wspólnego. Listy z odpowiedziami, których jest kilka setek, napływają więc z różnych środowisk i od osób w bardzo różnym wieku, co potwierdza, że sport lotniczy ma również kibiców.

Chociaż termin ogłoszenia wyników plebiscytu ustaliliśmy na 19 lutego br. (w tej chwili nie jesteśmy pewni, czy do tej daty zdążymy obliczyć wszystkie głosy), to jednak pragniemy chociaż w części zaspokoić ciekawość czytelników, informując krótko o przebiegu głosowania. A więc — jak wynika z prowizorycznych obliczeń — na najlepszego sportowca lotniczego w roku 1956 większość czytelników typuje **Mariana Gorzelaka**. Za nim największą ilość punktów uzyskali dotychczas **Tadeusz Góra** i **Pelagia Majewska**. Kto wygra tę palmę pierwszeństwa — zobaczymy za dwa lub trzy tygodnie.

DYWIZJON 303 NA EKRANIE

WEDŁUG otrzymanych ostatnio przez nas wiadomości, Film Polski rozpoczął już pracę nad długometrażowym filmem fabularnym o słynnym z czasów Bitwy o Brytanię — Dywizjonie 303. Obecnie trwają prace nad scenariuszem, jak również czyni się intensywne przygotowania do pierwszych zdjęć. Konsultantem filmu, ukazującego bohaterstwo pilotów polskich walczących na Zachodzie, będzie mjr Stanisław Skalski. O szczegółach poinformujemy Czytelników wkrótce.

DESANT NAD ALPAMI

W Alpach włoskich przeprowadzane są manewry spadochroniarzy. Manewry te są nowością w taktyce wojennej, bowiem desantów lotniczych w warunkach górskich na masową skalę dotychczas nie przeprowadzano. Na zdjęciu u góry: W chwilę po wyrzuceniu skoczków spadochronowych z samolotów transportowych. Foto: CAF

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim, którzy złożyli i nadesłali mi życzenia z okazji 50-lecia urodzin, a szczególnie Zarządowi i pracownikom biura APRL, składam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Dr JERZY BIBRICH, ppłk

Kronika AEROKLUBÓW

TADEUSZ WIĘCKOWSKI PREZESEM AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

DNIA 27 stycznia, o godzinie 10.30, na lotnisku Gocław odbyło się Walne Zgromadzenie Aeroklubu Warszawskiego, któremu przewodniczył mgr inż. Justyn Sandauer. Po referacie sprawozdawczo-programowym, wygłoszonym przez Jerzego Pomianowskiego, nastąpiła dyskusja. Do najważniejszych zagadnień poruszanych przez mówców należy zaliczyć sprawę sprzętu i perspektyw finansowo-gospodarczych.

W wyniku głosowania, w którym wzięło udział 247 uprawnionych członków, wybór statutowych władz aeroklubu przedstawia się następująco:

Prezes: **TADEUSZ WIĘCKOWSKI**, członkowie zarządu: **POLIKARP ADAMIEC, doc. FRANCISZEK JANIK, mgr inż. IRENA KANIEWSKA, STANISŁAW MAJEROWSKI, dr JANUSZ NAUMAN, JERZY POMIANOWSKI.**

Komisja rewizyjna: **red. TADEUSZ MALINOWSKI, WŁADYSŁAW RYŻKO, inż. JERZY STASIAK, inż. WITOLD SZCZĘSNY, KAZIMIERZ TRUKAN.**

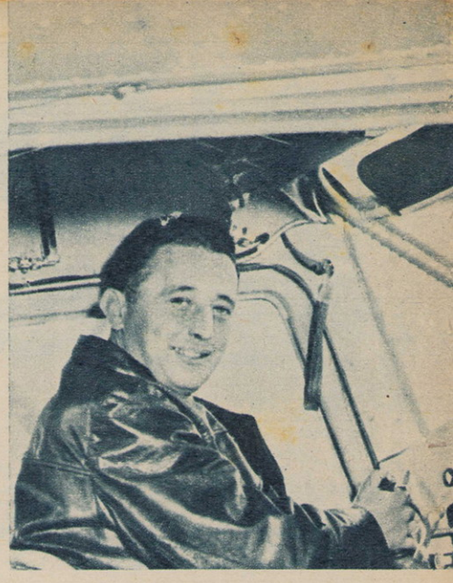
Sąd koleżeński: **LUCYNA BAJEWSKA, mgr JERZY OSIŃSKI, mgr inż. JUSTYN SANDAUER, inż. RYSZARD WITKOWSKI, KAZIMIERZ WÜNSCHE.**

Delegaci na Walny Zjazd APRL: **doc. FRANCISZEK JANIK, inż. ZOFIA WIDORT, TADEUSZ WIĘCKOWSKI.**

Ogłoszenie wyboru prezesa zebrani przyjęli długotrwałymi oklaskami. Entuzjazm sali poważnie wzrósł w chwili, kiedy mgr Jerzy Osiński, pierwszy prezes Aeroklubu Warszawskiego, odpiął swój znaczek klubowy z klapy marynarki otrzymany przed 30 laty i przypiął go Tadeuszowi Więckowskiemu, serdecznie mu gratulując. Oczywiście nie obeszło się bez przyjacielskich uścisków i pocałunków. Ten wzruszający a zarazem symboliczny moment, jak również atmosfera i przebieg zgromadzenia, nawiązywały do chlubnych tradycji Aeroklubu Warszawskiego, który w bieżącym roku obchodzi XXX-lecie swego istnienia.

Po upoważnieniu nowego zarządu do zatwierdzenia skorygowanego planu działalności i preliminarza budżetowego na rok 1957, akceptowano statut aeroklubu oraz wysokość składek członkowskich.

(Mal)



Tadeusz Więckowski

Po blisko pięciogodzinnych obradach wybrano nowy Zarząd Aeroklubu Szczecińskiego, w skład którego weszli m. in. piloci: **Golba, Kleszczewski i Ordęga.** Ponadto Walne Zgromadzenie zatwierdziło statut aeroklubu oraz wysokość składek członkowskich.

Bronisław Dzido

SZCZECIN

3 stycznia br. w Aeroklubie Szczecińskim odbyło się Walne Zgromadzenie, na które przybyli zarówno piloci jak i sympatycy lotnictwa sportowego.

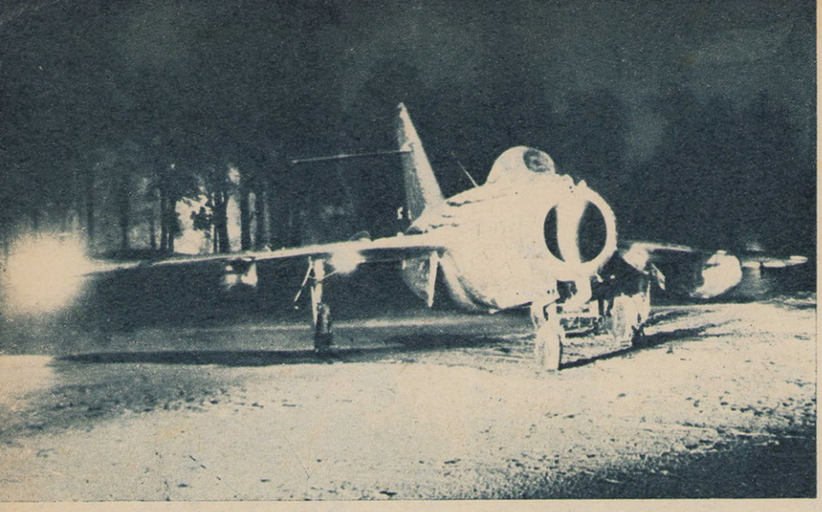
KATOWICE

Zarząd Aeroklubu Śląskiego powołał do życia specjalną komisję, która zajmuje się sporządzeniem aktualnej ewidencji pilotów samolotowych, szybowcowych, balonowych i skoczków spadochronowych. W związku z tym wszyscy piloci zweryfikowani negatywnie w latach 1947—55, zamieszkali na terenie województwa katowickiego, pragnący wznowić latanie w aeroklubie oraz wszyscy byli członkowie Aeroklubu Śląskiego — proszeni są o przesłanie pocztą następujących danych: **imię i nazwisko, data urodzenia, adres i rodzaj kwalifikacji lotniczych.** W miarę napływu zgłoszeń wspomniana komisja będzie występowała do władz nadrzędnych o zwrot nieprawnie odebranych dokumentów lotniczych, co warunkuje rozpoczęcie normalnego treningu.

RZESZÓW

Walne Zgromadzenie Aeroklubu Rzeszowskiego odbyło się dnia 25 stycznia br. W ciągu siedmiogodzinnych obrad przedyskutowano szereg problemów dotyczących ulepszenia pracy aeroklubu oraz wybrano nowe władze. Prezesem został mgr **Biłyk**, wiceprezesami — **Szot i Bielicki.** Na podkreślenie zasługuje fakt, że nowe władze składają się w przeważającej większości z czynnych pilotów sportowych.

Widok na salę obrad Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Warszawskiego. Foto: B. Koszewski (2)



Polskie odrzutowce zdolne są do lotu w każdych warunkach atmosferycznych i o każdej porze. Mróz, śnieg, ani noc nie stanowią przeszkody. Silniki naszej produkcji są niezawodne. Foto: WAF

W ZAKŁADACH „X"

OGROMNA jasna hala. Z sufitu płynie światło lśniące odbiciem na błyszczącej posadzce. W równych rzędach stoły. Za nimi małe grupki ludzi. Pochyleni nad czymś, milczący. Napawają szacunkiem białe fartuchy... Ręce w białych rękawiczkach sięgają niecierpliwie po błyszczące niklem narzędzia...

...Oprowadzający mnie inżynier Bronisław Orda wyjaśnia:

— Zakłady nasze produkują silniki odrzutowe do nowoczesnych samolotów bojowych. Było trochę trudności z opanowaniem procesów technologicznych. Są one bardzo skomplikowane — wyjaśnia usprawiedliwiająco — a jeśli chodzi o dokładność, to też mamy wysokie wymagania.

Materiały jakie u nas stosujemy muszą w temperaturze około tysiąca stopni spełniać te same warunki jak inne stale szlachetne w temperaturze dwudziestu stopni.

Weźmy na przykład turbinę. Turbina w silniku wykonuje kilkanaście tysięcy obrotów na minutę...

Kiwam ze zrozumieniem głową jakby to było dla mnie całkiem oczywiste.

— Jak wiecie turbina ma łopatki, których grubość wynosi zaledwie kilka milimetrów. Nie mówiąc już o konieczności idealnego wyważenia całego zespołu, weźcie pod uwagę jakie siły odśrodkowe tu działają. Na jedną taką łopatkę — podkreśla z naciskiem inżynier — działa siła rozrywająca rzędu 12 ton.

Te cyfry mi imponują. Ale mój rozmówca nie daje jeszcze za wygraną.

— Turbina wraz z łopatkami pracuje w temperaturze, jak się to u nas mówi, „wiśniowego żaru"!

Uff, robi się gorąco na samą myśl o pracy biednych łopatek.

Mijamy potężne hale odlewni. Nie różnią się zasadniczo od innych zakładów, produkujących części do ciągników czy samochodów. Bucha żar z rozpalonych pieców, wlewa się srebrzysta struga do podstawianych form. Jak pionowe karuzele wirują piece obrotowe. W mniejszej salce szarzeją na ziemi gotowe odlewy. Chropowata powierzchnia kawałka metalu przypomina mi brzydkie, surowe drzwiczki piecowe.

Inżynier podchwytuje moje spojrzenie, schyla się i podnosi jeden z małych odlewów.

— Niezła krowa byłaby za to!

Nie pytam o nic więcej tylko nabieram szacunku dla przygotowanych po aptekarsku białych i szarych proszków, które stoją w porcjach na stoliku. Młody chłopiec, z zawadiacką czupryną, demonstruje nieomylną kolejność przy wsypywaniu ich do pobłyskującego złotawym odcieniem pieca. Wygląda przy tym jak kapłan sypiący kadzidła na ołtarz bogów w myśl skomplikowanego rytuału.

— A tutaj kuźnia — wskazuje inżynier czerwonawy budynek. — Nic ciekawego. Taka sama jak i wszędzie. Trochę młotów. Gruba robota!

Zajrzeliśmy jednak... Rzędy potężnych młotów sięgających dachu są nieruchome. W powietrzu rozlega się syk dochodzący gdzieś od pieców. Zaintrygował mnie wiszący na wprost wejścia napis: „Nie przechodź w czasie odkuwania". Poprosiłem o wyjaśnienie. Niebezpiecznie?

— Nie zaprzecza inżynier — przy odkuwaniu musi być stała temperatura i dlatego nie można robić przewiewów.

Po chwili wyjaśnia dokładniej:

— Odkuwa się materiał w określonej ściśle temperaturze, około tysiąca stopni. Nie wolno przy tym przekroczyć różnicy pięciu stopni, bo struktura wewnętrzna stali zmieni się. Wraz z tym ulegnie zmianie i wytrzymałość...

Teraz już rozumiem co to znaczy „gruba robota" w fabryce silników odrzutowych.

Okazuje się, że trzeba się tutaj dwadzieścia razy bardziej cackać z temperaturą niż przy kąpieli noworodka.

Prawdziwie gruba ta kowalska robota! Trzeba jeszcze wziąć pod uwagę, że kowal ma tu odkuć materiał, a nie tylko uważać na jego temperaturę!

— Jak wobec tego wygląda u was „cienka" robota? — zapytuję uśmiechającego się inżyniera.

— A to zobaczymy dalej! Możemy się przejść — zachęca ruchem ręki.

Wchodzimy do innego działu zakładów. Znów same młode twarze. Sporo dziewcząt. Nastrój pracowni zegarmistrzowskiej. Wystarczy popatrzeć na skupione twarze, na delikatne ruchy rąk i narzędzi, żeby zrozumieć, że tu chodzi o precyzję. Obrabiarki też nie imponują wielkością.

Inżynier przedstawia mnie kierownikowi działu. Szczupły, młody mężczyzna o energicznych ruchach.

— Coś ciekawego, a co nie jest jednocześnie tajemnicą? — uśmiecha się powtarzając moje pytanie. — Praca jak każda inna. Tyle tylko, że często przydaje się mikromierz i lupa.

Bierze od jednej z dziewcząt maleńki błyszczący przedmiot. Przez szkło powiększające widać jakieś cyferki. Każda sztuka jest znaczona metodą elektroiskrową.

Wymiary przedmiotu nie przekraczają kilkunastu milimetrów, ale jest tu osiem różnych powierzchni, a dopuszczalne tolerancje rzędu tysięcznych części milimetra!

Ten sam koronkowy detal oglądany w dużym powiększeniu, na rysunku technicznym, nabiera kształtów. Na rysunku otwór stożkowy jest wyraźny. Ale jak w tym kawałeczku metalu zrobić, żeby kąt stożka był dokładnie taki sam już nie w stopniach ale jego ułamkach?...

— To są właśnie nasze ciekawostki i jednocześnie trudności — mówi mi na pożegnanie kierownik. Jednym zdecydowanie górujemy nad pozostałymi działami zakładów. Nie mamy żadnych absolutnie kłopotów z transportem. Surowiec przynoszę w kieszeni fartucha, a odnosząc codzienną produkcję oddziału mogę ją schować w papierośnicy.

— No dobrze, mikrony mikronami, ale sprawdzić te wymiary wcale nie jest tak łatwo — dzielę się swymi wątpliwościami z inżynierem.

— Oczywiście! Dokładność wykonania sprawdza samo życie. Ale są też odpowiednie środki techniczne. Możemy obejrzeć...

Mały pokoik. Na nasze spotkanie wychodzi inżynier. Chętnie pokaże swoje gospodarstwo tylko... z zakłopotaniem spogląda na nasze zakurzone buty. Parkiet rzeczywiście lśni jak lustro. Ochronne kapce, takie jak w muzeach, ratują sytuację.

— Chłodno tu u was — zaczynam rozmowę od niezawodnego tematu.

— Latem czy zimą u nas jest zawsze dwadzieścia stopni — wyjaśnia inżynier — tylko w tej temperaturze możemy pracować!

— Wahania temperatury naszego wnętrza mogą wynosić zaledwie plus-minus jeden stopień — informuje wprowadzając nas do pierwszej z kolei salki zastawionej przyrządami w szklanych gablotkach.

— Dokładność? Owszem. Może na przykład ten aparacik.

Inżynier wprawnym ruchem odsuwa szklaną taflę (nigdzie ani odrobiny kurzu) i umocowuje łożysko kulkowe.

Gdy oglądam je przez aparat, tysięczna część milimetra przestaje być abstrakcyjnym pojęciem.

I znów gabloty i różne przyrządy. W rogu sali dyskretnie zwisa kotara.

Zapytuję czy to jakaś straszliwa tajemnica. Okazuje się że to aparat... ale nie uprzedzajmy faktów.

Gdy znaleźliśmy się za zasłoną, błysnęło światło. Na ekranie stołu pojawił się metrowy obraz jakiejś części silnika. Nie widziałem w tym nic nadzwyczajnego. Zmieniłem jednak zdanie, gdy inżynier pokazał mi jak ta część wygląda w naturze. Była wielkości małego guziczka.

— A jak by włos wyglądał w takim powiększeniu? — zapytuję z ciekawością.

Towarzyszący inżynierowi pomocnik bez słowa przejeżdża dłonią po swych włosach i za chwilę widzę na ekranie gruby postronek... Znając wielokrotność powiększenia, nic prostszego jak obliczyć grubość.

— To jeszcze nic wielkiego, pociesza mnie inżynier. Mamy tu taką jedną sztuczkę wielkości paznokcia. W niej jest kilkadziesiąt tysięcy otworów. Musimy dokładnie policzyć te dziurki.

Gdy przechodziliśmy przez następne sale, moją uwagę zwrócił stalowy stół przykryty nylonem.

— Nie, ten stół dopiero trzeba przygotować. Do pracy się nie nadaje, bo wykazuje nierówności, coś ze trzy setki. Będziemy go jeszcze szlifować.

— Oczywiście byłem tego samego zdania. W tych warunkach nie można było pracować. Przecież to były całe trzy setne części milimetra!

Inżynier Orda oprowadzał mnie po wielu jeszcze oddziałach zakładów. Byliśmy i u ludzi, którzy „wszystko rwą i psują" — w laboratorium wytrzymałości materiałów. Tam od młodego sympatycznego inżyniera dowiedziałem się ze zgrozą, że wszystko pełza. Nawet moje wysłużone pióro zmienia wymiary! Widziałem aparaty, które badając wytrzymałość stali w temperaturze tysiąca stopni, jednocześnie sygnalizują zmiany tej temperatury, jeśli przemknęła gdzieś obok dłoń laboranta.

Było wiele hal, w których pracowały najnowocześniejsze obrabiarki, stukały prasy. A montaż? Oczywiście znów ta temperatura! Czystość jak na sali operacyjnej. Białe rękawiczki to nie przesada. W ten sposób wyklucza się pozostawienie przy dotyku gołą ręką drobiny potu (kwas — możliwość korozji precyzyjnych części silnika). W tym spacerze widziałem jak z piętnastu tysięcy części powstaje nowoczesny silnik odrzutowy.

No i oczywiście hamownia. Na stalowej konstrukcji wrzecionowaty kształt gotowego już silnika. Przed chwilą zdał próbę. Dysza jeszcze promieniuje ciepłem. Czuję je na policzku i wystawionych dłoniach. Przy silniku krzątają się mechanicy. Jest ich trzech. Razem chyba nie mają osiemdziesięciu lat. Inżynier zapewnia mnie, że to doskonali fachowcy.

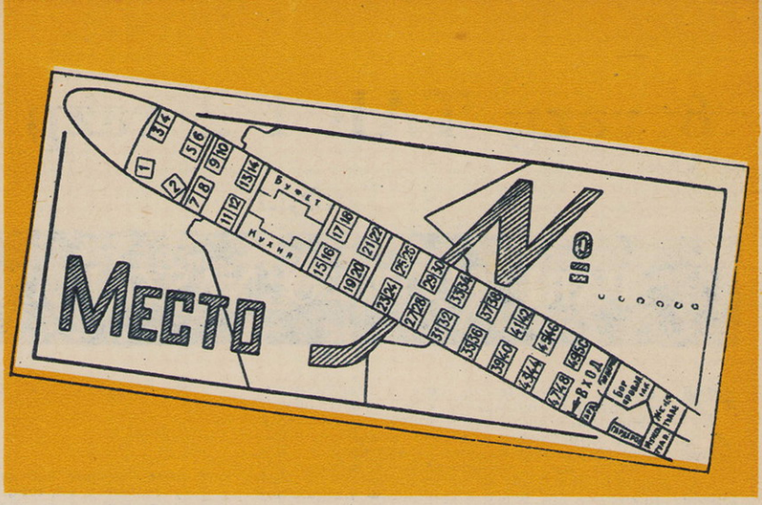
Westchnęło powietrze nad hamownią. Zaszumiało oddechem nowego, polskiego silnika odrzutowego. Inżynier Orda chyba specjalnie prowadzi mnie z tej strony hamowni, gdzie wygięte ku górze wychodzą rury odprowadzające gazy z silników. Drżą płyty chodnika. Febry dostał mój zwinięty w trąbkę notes, który trzymam w ręku. Poruszają się usta inżyniera. Nie wiem o co chodzi. Własnego krzyku nawet nie słyszę. Inżynier pokazuje ręką — nad nami wylot dyszy silnika. Inżynier rozgląda się przez chwilę z miną urwisa czy nas kto nie widzi i podaesi z ziemi kamień. Podrzuca do wylotu rury i za chwilę kamień pchnięty niewidzialną strugą znika na tle nieba...

Inżynier Orda wsłuchuje się w głos silnika, a wyraz jego twarzy przypomina zasłuchanego na koncercie znawcę muzyki.

Tak, żeby mogły rozbrzmiewać w salach koncertowych subtelne dźwięki preludiów, muszą także potężnie szumieć silniki naszych odrzutowców.

JANUSZ SZYMAŃSKI

Ileż tu szczegółów konstrukcji do zapamiętania! Młodzi uczniowie Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych z zapałem studiują budowę silnika odrzutowego wyprodukowanego w naszych zakładach.



Wnętrze kabiny pasażerskiej samolotu komunikacyjnego Tu-104. Z prawej: Druga strona biletu na samolot odrzutowy Tu-104. Dla ułatwienia orientacji pasażerów umieszczono plan samolotu z numerami miejsc. Foto: CAF

BYŁEM PASAŻEREM „AEROFŁOTU"

BOGUSŁAW KITZMAN

WIELKI neon na placu Świerdłowa w Moskwie zachęca: „Obywatele, posługujcie się komunikacją lotniczą!" Nie mniejszy neon na ulicy Gorkiego woła: „Latajcie Aeroflotem!" Komunikacja lotnicza jest w ZSRR sprawą dnia powszedniego. W miarę swych możliwości każdy stara się podróżować samolotem po tak rozległym kraju. I do Polski najwygodniej z Moskwy wracać samolotem.

Na razie jednak wybierałem się nie do Polski, lecz za Kaukaz, do Tbilisi. Miałem poznać „Aerofłot" od strony praktycznej, a nie tylko z neonu i witryny na placu Świerdłowa.

*

Eleganckie „Zisy" (te z białymi oponami od wożenia dyplomatów) kursują na trasie: hotel „Metropol" — lotnisko Wnukowo. Kawał drogi od miasta. O drugiej w nocy zajeżdżam przed główne wejście do portu. Port ma luksusowo urządzone pierwsze piętro z nowoczesną restauracją. Natomiast parter przypomina poczekalnię dworcową. Te same ławki z wysokimi oparciami i siedzeniami po obu stronach można by spotkać i w Koluszkach. Leżą i siedzą na nich pasażerowie. W głębi ogromna mapa linii „Aerofłotu". Kolorowe światełka z nazwami miast połączone są na niej świetlnymi liniami. Na parterze odbywa się rejestracja pasażerów i zgłaszanie bagażu.

Megafony stale informują o odlatujących samolotach. Wreszcie ogłaszają samolot do Tbilisi. To ten! Wychodzę wraz z grupą pasażerów na płytę. Właśnie zabiera pasażerów Tu-104. Leci przez Omsk do Irkucka. Szkoda, że nim nie polecimy! Dla nas przewidziany jest „zwykły" Il. Bywalcy zgadują czy będzie to „dwunastka" czy „czternastka". Kołuje już jakiś Il. Pionowe usterzenie pozwala go rozpoznać: Il-14.

*

Lecimy już półtorej godziny. W kabinie ciemno, „bortprowodnica" (tj. stewardessa) wygasiła światła. wszyscy pasażerowie drzemią. Przed lądowaniem w Charkowie oglądam piękny wschód słońca. Promienie słoneczne budzą mnie i wskazują jakby palcem (promienie i palcem?) poszczególne urządzenia, dzięki którym „Aerofłot" zapewnia komfort pasażerowi siedzącemu w przodzie kabiny, z lewej strony, przy oknie tj. mnie. Mogę więc naciśnięciem guzika z napisem „bortprowod" poprosić stewardessę. Mogę regulować nachylenie oparcia fotela, strząsać popiół do ozdobnej popielniczki. Przed natarczywością słońca mogę obronić się estetycznie wykonanymi zasłonami z plastyku kremowego koloru. Mogę chłodzić się wentylatorem, a i w razie przymusowego lądowania połączonego z małym np. pożarem nie będę się pchał do głównych drzwi, ale otworzę wyjście zapasowe i wygodnie, bez pośpiechu (hm... hm...) wyjdę sobie z samolotu.

Przez okno oglądam pola Ukrainy. Okno ma podwójne szyby, nie zaparuje nigdy, bo między nimi mieści się korek z pochłaniaczem wilgoci. Oczywiście nad fotelem półka z siatką. Położyłem na niej beret, ten znak rozpoznawczy cudzoziemca w ZSRR. Bagaż leży w tyle kabiny. Przed fotelami pasażerów wisi tablica z trzema przyrządami. Można odczytać na niej wysokość, temperaturę panującą w kabinie i dowiedzieć się która godzina, jeśli w ogóle wie się wg jakiego czasu chodzi zegar.

Lądujemy w Charkowie. Ładne, dobrze utrzymane lotnisko, wyposażone w nowoczesne urządzenia, których widomym znakiem są radarowe anteny. Wolny czas pochłaniania zwiedzanie idealnie czystego, nowoczesnego portu. Lecimy dalej. Co widać z samolotu między Charkowem a Rostowem — nie opisuję. Od razu przyznaję, że przespałem cały ten etap podróży. Nagłą ciszę, która mnie obudziła, spowodowało przymknięcie gazu przed lądowaniem. Starcza tylko czasu, aby obejrzeć Don, bardzo szeroki pod Rostowem, i już Il siada na pasie lotniska. Czterdzieści minut czasu. Tym razem nie daje się nabrać na żadne zwiedzanie portu. Idę jak najdalej w stronę miasta. Z lewej strony w dole, w lekko zadymionym powietrzu, kryje się Rostów. Dochodzę do szosy. Gdy jest się szczęśliwym posiadaczem Zima, Pobiedy lub Moskwicza, tędy właśnie jeździ się na urlop — na południe. Szosą, w tym właśnie kierunku sunie wiele samochodów.

I znów start. Zbliżamy się do Kaukazu z każdą minutą lotu. Il pnie się do góry, wysokościomierz wskazuje 3000, 4000, wreszcie 4700 m, największą wysokość w tym locie. Pod nami już Kaukaz! Na prawo jednolicie biały Elbrus (5400 m). Kazbek, znany amatorom papierosów o tej nazwie, okazuje się nie jedną górą, ale grupą kilku szczytów pokrytych wiecznym śniegiem. Z lewej zostawiamy za sobą potężną Szat' Górę. Objaśnień udziela mi przystojna stewardessa z biustem à la Lollobrigida. Podziwiam te wspaniałe wzniesienia (mowa nie o biuście lecz o górach). Jak piękne są z góry góry! coś tu stylistycznie nie wyszło. W jaskrawym słońcu lodowce stają się oślepiająco białe, stromizny ciemnych skał kontrastują ze śniegiem. Lodowce płyną, najwyraźniej płyną; chociaż nie widać ich ruchu, to ułożenie lodu i nawisy nad krawędziami skał świadczą o płynięciu tych ogromnych, białych rzek. Lądujemy w Tbilisi. Jest połowa października i 30° ciepła.

Pobyt w Tbilisi pozostawił wiele wrażeń i wspomnień. Wspominam więc: sympatycznych, przyjacielskich, gościnnych mieszkańców i mieszkanki tego miasta, mecz Dynamo Tbilisi z drużyną Erewanu (6:0), potrawy, których nazwy skręcają język, a smak wnętrzności, kwiaty, nieznane drzewa i krzewy, wspaniały klimat, owoce i karawan-seraj, wesele Kurdów, wino itd itd.

*

Przez Wakie (miasteczko studenckie), dzielnicę Saburtało i Didubiejski most odbywam pożegnalny spacer do swego hotelu. Bilet na Tu-104 mam już w kieszeni.

Tu-104 w Tbilisi wzbudził taką sensację, jak swego czasu w Warszawie. Była to bowiem inauguracja linii Tbilisi—Moskwa. Na lotnisku tłum i kordony ochronne. Ląduje Tu-104. Słychać charakterystyczny dźwięk jaki wydają jego silniki. Samolot zatrzymuje się bardzo daleko od portu. Tam zaopatrzy się w paliwo i tam też my pasażerowie jedziemy specjalnym autobusem po załatwieniu wszystkich formalności. Koło schodków gromadzą się odprowadzani i odprowadzający. Trochę zgiełku, bo Tu-104 to nowość, a naród jest południowy. Oprócz tego wieje szalony wiatr z prędkością 25 m/sek.

Spoglądam jeszcze raz na długi kadłub, charakterystyczne usterzenie pionowe, silniki blisko kadłuba i potężne golenie głównego podwozia. Przy tak dużej rozpiętości widać wyraźnie jak wielkie skośne skrzydła zwieszają się do dołu.

Wchodzimy przez przednie drzwi z lewej strony kadłuba (podobno wpuszczono nas nieprawidłowo — wejście jest z tyłu). Odszukuję swe miejsce nr 8 w jednym z 2 saloników na przodzie. Dalej, akurat nad dźwigarami, mieści się kuchnia i bufet. Potem jeszcze jeden salonik i główna kabina pasażerska. W tyle kadłuba jest szatnia, umywalnia itd., pokój stewardess oraz przedział bagażowy.

Trzy stewardessy sprawdzają drzwi, pomagają rozlokować się pasażerom, odbierają palta i aparaty fotograficzne, proszą o wieczne pióra.

„Po co im pióra? — ja nie dałem" — zwierza mi się konspiracyjnym szeptem gruby Ormianin. Wyjaśniam, że chodzi o zabezpieczenie jego bikiniarskiej koszuli przed skutkami spadku ciśnienia tj. przed plamami z fioletowego atramentu.

Przenikliwy świst zawiadamia, że rozpoczął się rozruch silników. Przez kadłub przebiegają bardzo lekkie drgania o dużej częstotliwości. Silniki pracują, kołujemy na start. Podczas rozbiegu odczuwa się spore przyspieszenie wzdłuż osi kadłuba. Reagują nań otwarte drzwi do bufetu i same zamykają się z trzaskiem.

Startujemy z silnym bocznym wiatrem z lewej strony. Rozbieg trwa już 18 sekund, wydaje mi się bardzo długi, po oderwaniu natychmiast miga pod nami koniec pasa.

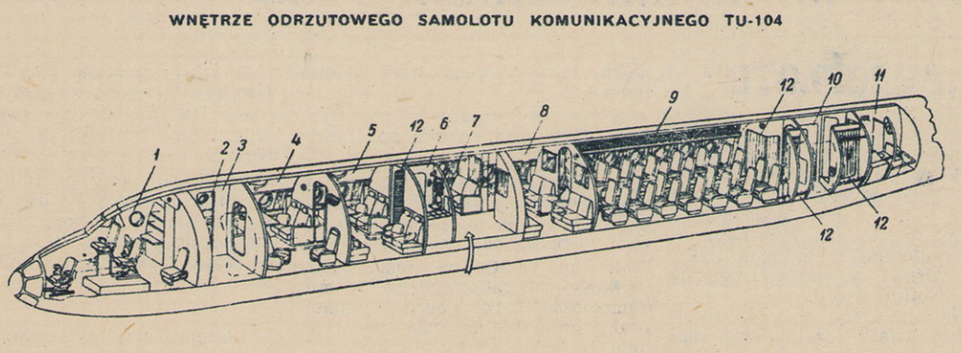
Robimy krąg w lewo, zakręty należą do tzw. „wojewódzkich", a mimo to czuje się nieznaczne wciskanie w fotel.

Tbilisi ukazuje się na pożegnanie w całej swej krasie. Budynki miasta, kurat. zielone ogrody i parki z alejami ceglastego koloru. Widać sztuczne Tbiliskie morze.

Prędkość wznoszenia na samolocie odrzutowym robi imponujące wrażenie. Nie ma „wchodzenia w chmury", bo dopiero co samolot zbliżył się do podstawy chmur, a już z nich wyskakuje. Można liczyć po prostu warstwy chmur. Cumulusy wszelkiego rodzaju zostały już pod nami. Termika dawała znać o sobie, ale samolot lecący z dużą prędkością dziwnie jakoś przejmuje uderzenia od pionowych ruchów powietrza. Wydaje się, że spieszący się samlot nie ma czasu bawić się z poszczególnymi bąblami rozgrzanego powietrza, spotkania z nimi kwituje małymi przechyłami i leci dalej. A przede wszystkim leci

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

WNĘTRZE ODRZUTOWEGO SAMOLOTU KOMUNIKACYJNEGO TU-104



1. Kabina załogi
2. Toaleta
3. Przednie wejście
4. Pierwszy salonik
5. Drugi salonik
6. Kuchnia
7. Bufet
8. Trzeci salonik
9. Główna kabina
10. Tylne wejście
11. Toaleta
12. Szatnia

8 razy TAK i 2 razy NIE

czyli

PARĘ SŁÓW O NASZEJ ANKIECIE

ZGODNIE z zapowiedzią, choć z tygodniowym opóźnieniem ogłaszamy dziś wyniki naszej grudniowej ankiety, na którą otrzymaliśmy wiele odpowiedzi z całego kraju od lotników różnych specjalności i sympatyków lotnictwa. Uważne ich przestudiowanie i analiza potrwały znacznie dłużej niż to przewidywaliśmy i stąd pewne opóźnienie, za które Czytelników najmocniej przepraszamy.

Wyniki naszej ankiety przedstawiają się następująco:

1 pytanie. **Czy „Skrzydlata"** w tym roku podobała Ci się bardziej niż w 1955 r?
Odpowiedziało: **TAK — 98%**
NIE — 2%

2 pytanie. **Czy** zadowalają Cię informacje zagraniczne podawane dotychczas w czasopiśmie?
Odpowiedziało: **TAK — 49,5%**
NIE — 50,5%

3 pytanie. **Czy** podoba Ci się obecna szata graficzna pisma?
Odpowiedziało: **TAK — 87,4%**
NIE — 12,6%

4 pytanie. **Czy** podobały Ci się drukowane w tym roku opowiadania i wspomnienia?
Odpowiedziało: **TAK — 96,9%**
NIE — 3,1%

5 pytanie. **Czy** ilość opisów konstrukcji lotniczych krajowych i zagranicznych uważasz za wystarczające?
Odpowiedziało: **TAK — 52,6%**
NIE — 47,4%

6 pytanie. **Czy** wiadomości krajowe i zagraniczne są dla Ciebie dość aktualne?
Odpowiedziało: **TAK — 64,2%**
NIE — 35,8%

7 pytanie. **Czy** możesz kupić co tydzień „Skrzydlatą" w kioskach „Ruchu"?
Odpowiedziało: **TAK — 43,2%**
NIE — 56,8%

8 pytanie. **Czy** podobały Ci się tegoroczne okładki „Skrzydlatej"?
Odpowiedziało: **TAK — 82,1%**
NIE — 17,9%

9 pytanie. **Czy** treść artykułów fachowych (technicznych, szkoleniowych itp.) jest dla Ciebie dostatecznie zrozumiała?
Odpowiedziało: **TAK — 84,2%**
NIE — 15,8%

10 pytanie. **Czy** jesteś pracownikiem lotnictwa lub uprawiasz sport lotniczy?
Odpowiedziało: **TAK — 52%**
NIE — 48%

Jak z tego wynika stosunek odpowiedzi **TAK : NIE** wynosi **8 : 2**

A więc, ogólnie biorąc wynik na naszą korzyść. Dalecy jesteśmy od tego, aby tego rodzaju matematyka przesłonić nam miała wszystkie jeszcze braki jakie posiada nasze czasopismo. Trzeba stwierdzić, że w tegorocznej (a właściwie zeszłorocznej) ankiecie Czytelnicy byli dla nas jacyś łaskawi i bardziej wyrozumiali w ocenie poziomu i szaty graficznej „Skrzydlatej", nie szczędząc nam słów uznania i pochwał, szczególnie za okres ostatnich miesięcy. Przyjmujemy je z podziękowaniem, ale i zażenowaniem.

Były też listy surowe, śmiałe i szczere, których autorzy nie zadowolili się samym tylko „TAK" lub „NIE", ale każde pytanie obszernie skomentowali. Te nas najbardziej cieszyły, dlatego że najwięcej krytykowały, co jest szczególnie cenne w naszej redakcyjnej pracy. Za to szczególnie pragniemy podziękować następującym Czytelnikom: Stanisławowi Szkawranowi ze Skoczowa, Wiesławowi Zarzyckiemu z Łodzi, inż. Wł. Cieplakowi z TSWL, Eugeniuszowi Jankowskiemu z Dębicy, Wiesławowi Banaszkiewiczowi z Wołowa Śląskiego, Jerzemu Müllerowi z Rzeszowa, Andrzejowi Kwapiszowi z Warszawy, Krzysztofowi Gębickiemu z Krakowa, Witoldowi Godyckiemu z Wrocławia i Polikarpowi Adamcowi z Warszawy.

To, że pismo się w zeszłym roku lepiej podobało naszym Czytelnikom niż w poprzednim, było niewątpliwie zasługą przemian jakie zaszły u nas w kraju w roku 1956, szczególnie w ostatnich jego miesiącach. To zasługa przede wszystkim naszego Października. On to właśnie zaczął nam rozwiązywać ręce i przyczynił się i przyczynia nadal do zmian, jakie już wprowadziliśmy do czasopisma i wprowadzać będziemy nadal, aby przy Waszej pomocy (a więc krytyce) „Skrzydlata" stawała się z każdym tygodniem pismem na coraz wyższym poziomie, aby zdobywała wszystkie te zalety, które pragniecie widzieć w czasopiśmie przeznaczonym dla wszystkich lotników i miłośników lotnictwa.

Oczywiście najwięcej zastrzeżeń budzi dotychczas w „Skrzydlatej" informacja zagraniczna, co wyraża się chociażby w procentowym układzie odpowiedzi na pytania 2, 5 i częściowo 6 (prawie pół na pół TAK i NIE). Na tym odcinku wprowadziliśmy już w tym roku pewne zmiany. Dajemy więc co tydzień w bardziej skondensowanej formie dwie konstrukcje zagraniczne, nie ograniczając ich już tylko do samolotów sportowych. Poza tym na stałe umieściliśmy na ostatniej stronie ilustrowane „Odrzutowcem po świecie". Informację zagraniczną będziemy w dalszym ciągu rozszerzać, w miarę oczywiście środków jakimi w tej chwili dysponujemy.

To samo dotyczy również materiałów z dziejów walk polskich lotników na Zachodzie, o co się Czytelnicy usilnie dopominają. Rozpoczeliśmy już na ten temat cykl artykułów Tadeusza Królikiewicza, który będziemy stale uzupełniali innymi materiałami (jak np. „Samoloty na których walczyli Polacy", opowiadania z walk, sylwetki słynnych polskich lotników itp). Opowiadania na ten temat na ogół Czytelnikom podobały się, a szczególnie te, które wyszły spod pióra Benedykta Dąbrowskiego z dobrymi ilustracjami Janusza Grabiańskiego (wszyscy biorący udział w ankiecie zgodnie to orzekli).

Jakie są jeszcze do nas życzenia? No, przede wszystkim — zwiększyć objętość i wprowadzić trzy kolory, rozbarwiać chociażby samą tylko okładkę.

Możemy Was zapewnić, że my mamy nie tylko tego rodzaju zamierzenia w swoich planach, ale jeszcze inne. Są to jednak sprawy obecnie bardzo trudne. Nie mamy za wiele papieru na to, aby obecny nakład utrzymać (zwiększony w porównaniu z rokiem ubiegłym nakład o 7 500 egz), a co tu mówić dopiero o powiększeniu objętości. Oczywiście nie rezygnujemy wcale z tego planu i będziemy wszystko robić co w naszej mocy.

Rzecz biorąc ogólnie z papierem jest krucho w Polsce w ogóle, a do tego zdrożał (stąd też wzrost ceny naszego tygodnika do 1,50 zł), ale przy dobrych chęciach naszych władz i mamy też nadzieję — nowego Zarządu APRL, który patronuje naszemu pismu, może „Skrzydlata" będzie kiedyś grubsza. Trójbarwny druk natomiast przyrzekł nam Dom Słowa Polskiego w II kwartale br. i sądzimy, że dyrektor tych zakładów słowa dotrzyma.

Ponieważ takie ankietowe rozmowy z Czytelnikami uważamy za wielce pożyteczne w redagowaniu czasopisma, dlatego też postanowiliśmy ogłaszać krótkie ankiety miesiącą z trzema zasadniczymi pytaniami, z których pierwszą — za styczeń ogłaszamy w tym numerze.

Wszystkim Czytelnikom, którzy wzięli udział w naszej ankiecie serdecznie dziękujemy, zapraszając zarazem do następnej. **(k)**

Poniżej podajemy wykaz Czytelników, którzy wylosowali książki i kalendarze za udział w ankiecie

PO JEDNEJ KSIĄŻCE LOTNICZEJ OTRZYMUJĄ: A. Bardyński — Zamość, E. Lewandowski — Chełmno, W. Dubasiewicz — Częstochowa, E. Pawlikowski — Komarówka Podl., A. Niemiec — Bór (pta Szalary), K. Gębicki — Kraków, A. Stępniewski — Szewce (pta Buk), M. Figacz — Nowy Dwór Gd., S. Wicher — Henryków Lub., B. Panek — Wrocław, M. Bogucki — Warszawa, O. Olszewski — Sopot, M. Bielasik — Wrocław, B. Czarnecki — Poznań, A. Suwada — Tarnów, A. Charytaniuk — Białystok, Z. Derdziński — Poznań, M. Sztapka — Poznań, B. Słodziński — Kowale (pow. Wieluń), J. Skuza — Toruń, G. Partyka — Łódź, S. Borkowski — Jeziory Wielkie (pta Zaniemyśl), Z. Frączek — Słupsk, J. Grodzki — Żukowo, M. Małkiewicz — Kędzierzyn, T. Bartusik — Bobrowniki (pow. Będzin), P. Adamiec — Warszawa, J. Gut — Meszna Szlachecka (pta Tuchów), J. Mokwa — Słupsk, R. Jędrzejczak — Wschowa (woj. Zielona Góra), W. Soberka — Wrocław, K. Staniewicz — Ostróda, F. Frott — Pasłęk (woj. Olsztyn), T. Grzędziel — Wrocław, D. Zajączkowska — Kraków, B. Perda — Opole Sl., H. Putkiewicz — Warszawa, F. Hornakiewicz — Nowy Sącz, T. Jarmuła — Racibórz, B. Majchrzak — Zawiercie, W. Gebel — Nowy Targ, K. Pietruszko — Bielsko-Biała, R. Stężycki — Warszawa, A. Swietlik — Wysoka (woj. Rzeszów), J. Jurkiewicz — Koszalin, B. Lasoń — Kędzierzyn, J. Dachowski — Świerczów (pta Kolbuszowa), G. Dziubak — Wola Żelechowska (pta Żelechów), M. Kwiecień — Nowa Huta, A. Białożyt — Grudziądz.

KALENDARZ LOTNICZY NA 1957 R. OTRZYMAJĄ: M. Mokwa — Słupsk, S. Wata — Wrzeszczewice, E. Jankowski — Dębica, W. Nawrot — Bytom, S. Sztanga — Przasnysz, L. Kukawka — Toruń, W. Wasiluk — Białystok, E. Braun — Wygoda (pta Nakla), A. Maćko — Wrocław, W. Zarzycki — Łódź.

WSZYSTKIE NAGRODY ZOSTANĄ WYSŁANE POCZTĄ.

BYŁEM PASAŻEREM „AEROFŁOTU"

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

coraz wyżej. Cumulusy oglądane z wysokości 11 000 m nad ziemią tworzą zbitą szaro-białą masę. Ich typowych zaokrągleń trudno nawet się dopatrzeć. Będą one przesłaniać ziemię aż do Moskwy. Tu-104 przeszedł także przez warstwę cirrusów, które okazały się z bliska prawie przezroczyste.

Słońce oślepia. Patrzenie w stronę okna staje się nieprzyjemne. Kabina wydaje się potem szara i ciemna.

*

Salonik ma szare obicia, gustowną lampę nad stołem, lampki nocne (w dzień chowane), wysuwane spod stolika wentylatorki oraz na wszelki wypadek maski tlenowe.

W oczekiwaniu na chwilę, gdy stewardessy podadzą obiad, przypominam sobie, że czas by z punktu widzenia inżyniera podsumować przewagi Tu-104 nad Ilem-14 i innymi samolotami z silnikami tłokowymi. Później wrażenia mogą się zatrzeć. Notuję więc:

1. Na korzyść Tu-104: brak przykrego hałasu. Odrzutowiec buczy spokojnie i równo jak elektrolux. Materiałów dźwiękochłonnych nie poskąpiono, co wraz z hermetyczną kabiną zmniejsza wydatnie natężenie hałasu. Nie ma drgań i nieprzyjemnego łoskotu jaki powodują silniki tłokowe. Z rur wydechowych nic nie strzela przed lądowaniem.

2. Idealny spokój w powietrzu. Lot odbywa się wysoko poza zasięgiem termiki.

3. Hermetyzacja kabiny zapewnia ciśnienie odpowiadające wysokości ok. 2 500 m. Oceniam to „na oko" (a raczej na ucho i nos).

4. Lot Tu-104 na trasie Tbilisi — Moskwa trwał 2 godziny 30 min. Samolotem Il-14 podróż zajmuje praktycznie biorąc całą noc i pół dnia.

5. Bilet na Tu-104 kosztuje ściśle tyle samo co na każdy inny samolot „Aerofłotu".

6. W Tu-104 są stewardessy. Dbają one o każdego pasażera, choćby nawet nie był cudzoziemcem. Cukierkami częstują. Pisma rozdają. Uśmiechają się, to też jest ważne.

6a. W Tu-104 podawany jest obiad. Jaki? Kura z groszkiem, barszcz, ciastka, wino, herbata.

7. Przed końcem lotu Tu-104 wytraca wysokość bardzo łagodnie. Schodzenie trwa około 30 minut. Zetknięcie z ziemią, nota bene dość brutalne, zakończyło ciekawą podróż.

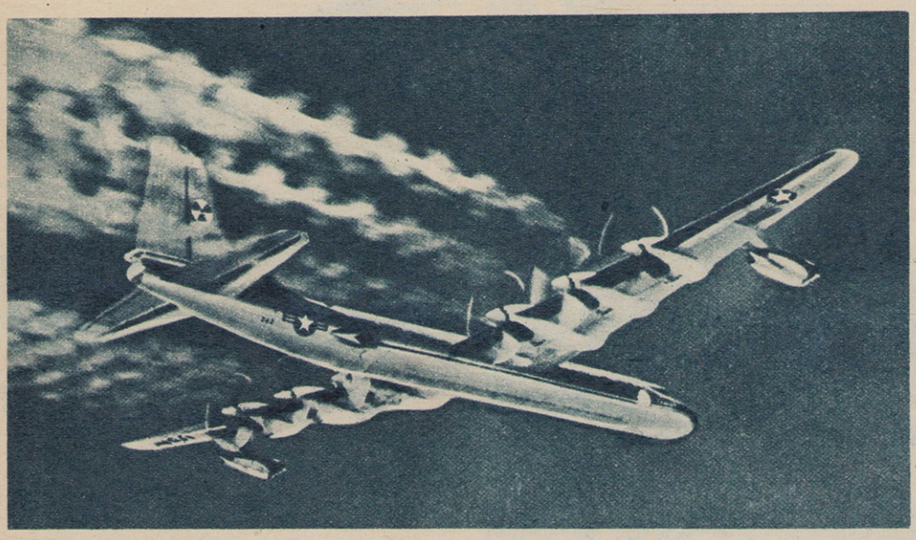
*

Następny etap to Moskwa — Warszawa. Lecz już nie samolotem. Wróciłem wraz z braćmi — Rodakami koleją. Tylko obszerne przedziały wagonów bezpośredniej komunikacji Moskwa — Warszawa pomieścić mogły nasze bagaże i... telewizory.

BOGUSŁAW KITZMAN

SAMOLOTY ATOMOWE

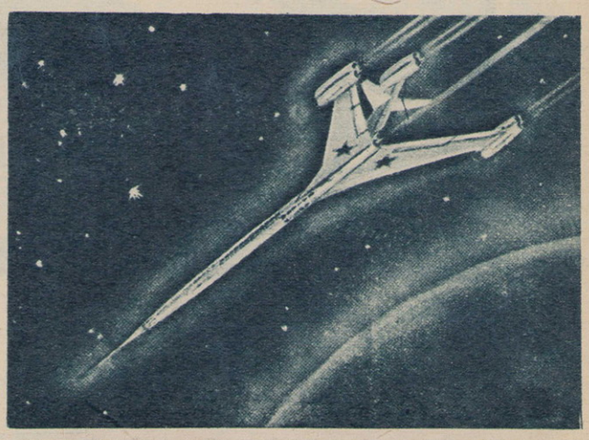
Samolot amerykański Convair NB-36-H służący jako latające laboratorium do badań nad pracą reaktora jądrowego w locie, wpływem promieniowania na materiały i przyrządy jak również ochroną przed ich szkodliwym działaniem.

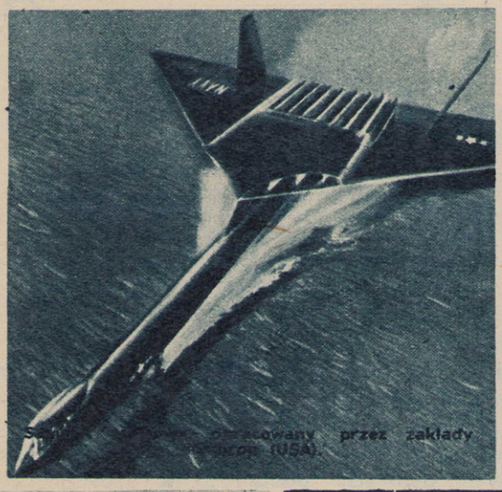


Jednym z największych wydarzeń lotniczych ostatnich dni było niewątpliwie podanie przez rozgłośnię moskiewską wiadomości o bliskim starcie radzieckiego samolotu o napędzie atomowym oraz wypowiedź członka senackiej komisji do spraw energii atomowej James'a Patterson'a, że pierwszy samolot atomowy USA zostanie zademonstrowany w ciągu najbliższych 6 miesięcy. Obecnie, gdy cały świat lotniczy oczekuje realizacji obu zapowiedzi, zapoznajmy się z dotychczas ogłoszonymi projektami samolotów atomowych.

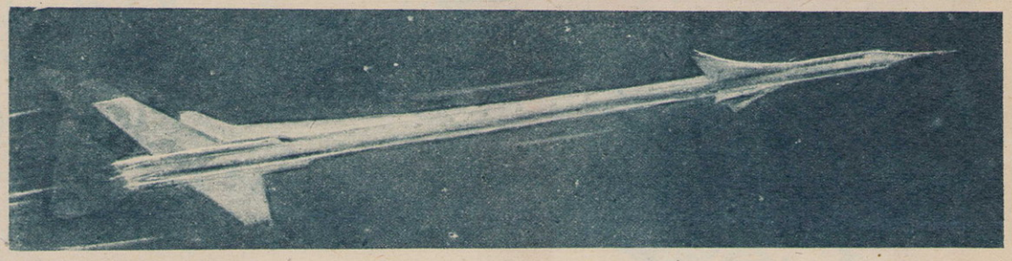
PROJEKTY ZSRR

Oprócz projektów, które zamieściliśmy w poprzednich numerach „Skrzydlatej" (Nr 48/56 r., 38/55 r.) prasa radziecka podała ostatnio dwa nowe rozwiązania samolotów atomowych (poniżej). Przewidywany ciężar w locie 100—200 ton, prędkość max. — 2 000 km/h.

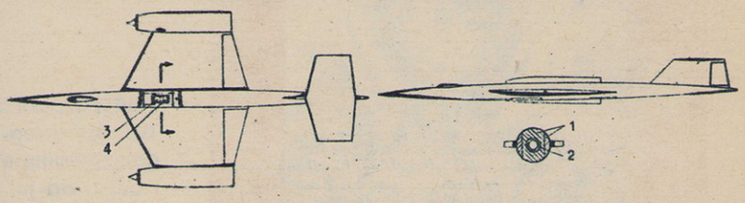




...owany przez zakłady ...icon (USA).

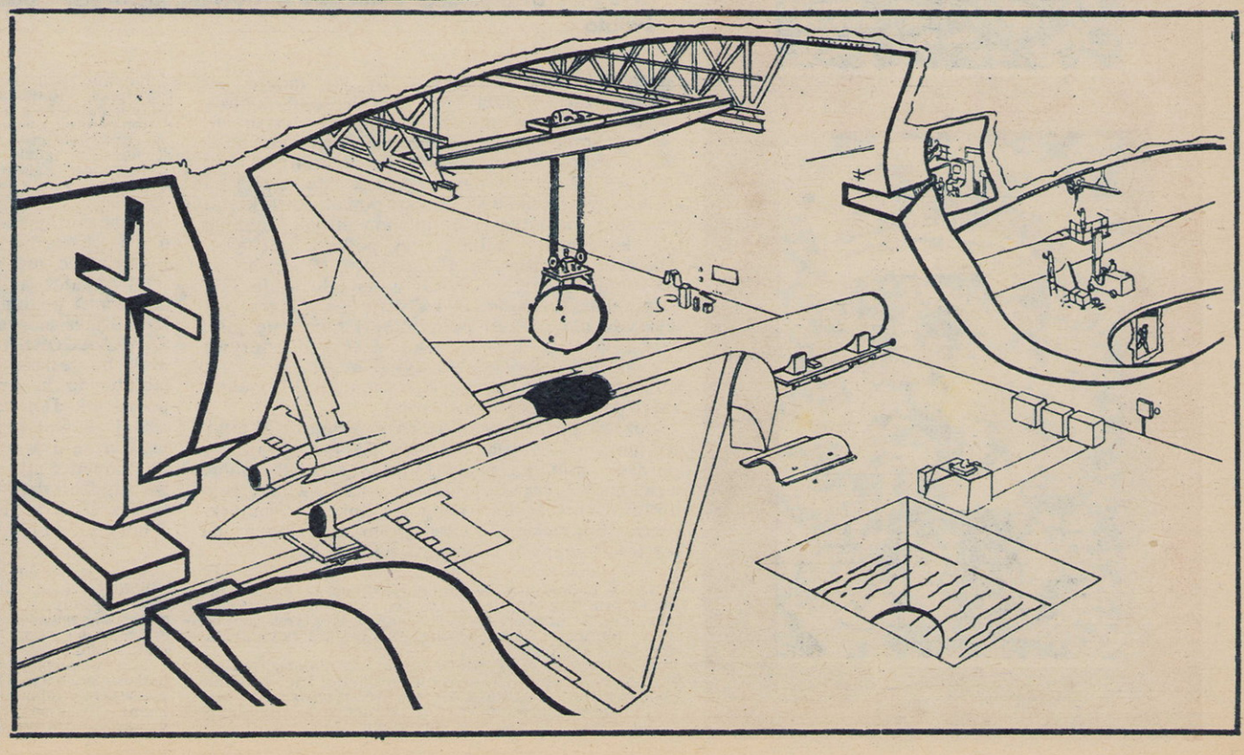


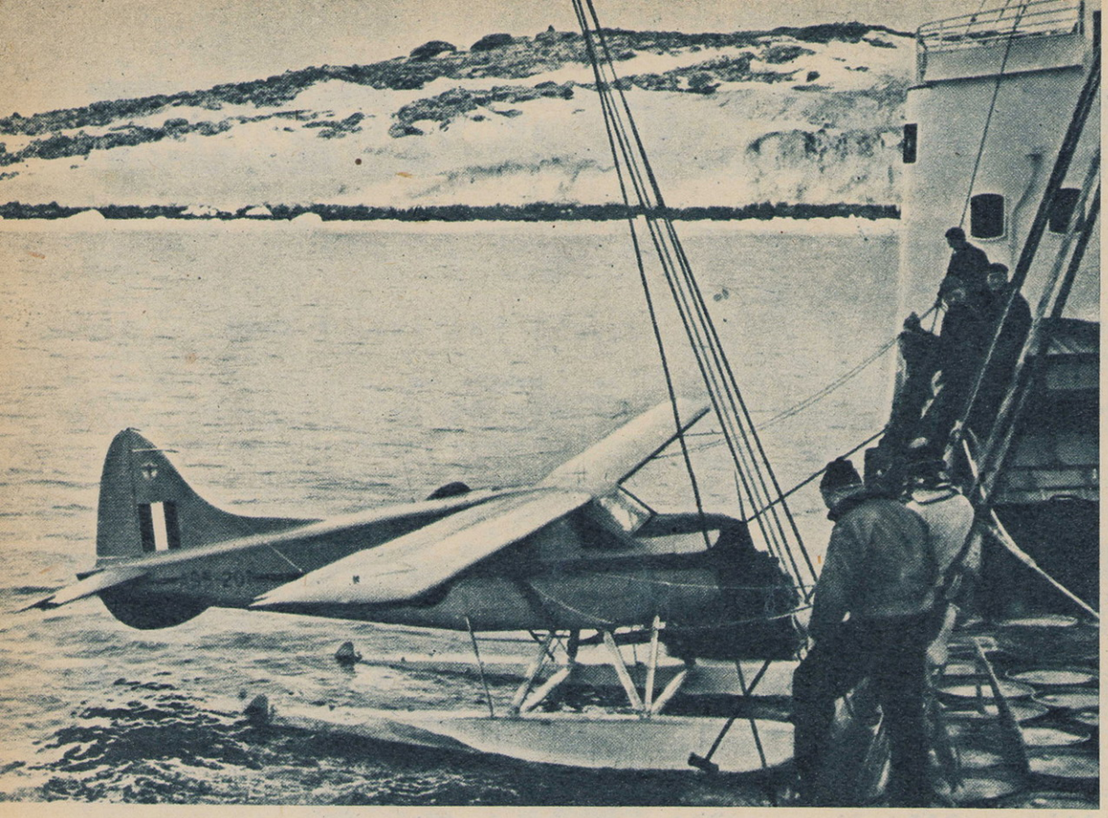
Z prawej: Angielski projekt samolotu atomowego Hawker-Siddeley. Ciężar w locie — 70 ton, ciężar użyteczny — 4,5 tony, prędkość max. Ma = 2,5. 1 — ekran przeciwelektronowy, 2 — ekran ołowiowy, 3 — nagrzewnica powietrza, 4 — reaktor.



PROJEKT USA

Uczeni amerykańscy przewidują możliwość rozwiązania załadunku nowego zapasu paliwa jądrowego (0,5 kG uranu wystarcza na przelecenie 160 000 km) w następujący sposób: Przez niewielką szczelinę samolot wraz z reaktorem jest wprowadzany do komory betonowej, w której wszystkie czynności są wykonywane zdalnie. Kula podwieszona do suwnicy jest właśnie nowym zamiennym reaktorem. Nad nią znajduje się kamera telewizyjna przekazująca stanowiskom obserwacyjnym (z prawej strony) przebieg pracy. Reaktor jest przechowywany w kanale napełnionym cieczą.





Z lewej: Australijska ekspedycja antarktyczna używa land „Beaver". Przystosowane są one do wodowania Amerykańska baza antarktyczna M

Skrzydła nad lodami dalekiego południa

Mgr JACEK MACHOWSKI

W związku ze zbliżającym się terminem rozpoczęcia III Międzynarodowego Roku Geofizycznego, na Antarktydzie przystąpiono do prac przygotowawczych nad zorganizowaniem badań naukowych. W pracach tych poważną rolę ma do odegrania i odgrywa już lotnictwo polarne. W związku z tym podajemy dziś Czytelnikom krótki przegląd działalności lotnictwa w dotychczasowych badaniach w szóstej części świata.

ROALD AMUNDSEN (1872—1928). W dniu 14 grudnia 1911 r., po ośmiotygodniowym marszu, dotarł do Bieguna Południowego. Zaginął w czasie akcji ratowniczej członków załogi sterowca „Italia".

ROBERT SCOTT (1868—1912). W czasie od 1899 r. do 1904 r. brał udział w ekspedycji do Bieguna Południowego, do którego dotarł cztery tygodnie po Amundsenie. Zaginął w drodze powrotnej z bieguna.

POZORNIE wydawać by się mogło, że leżąc z dala od innych kontynentów i szlaków morskich oraz powietrznych, Antarktyda nie może mieć żadnego znaczenia komunikacyjnego. Wystarczy spojrzeć jednak na mapę, a jeszcze lepiej na globus, by przekonać się, że ponad Antarktydą prowadzą najkrótsze drogi powietrzne łączące trzy kontynenty południowej półkuli: Afrykę, Australię i Amerykę Południową. Drogi te są jak dotąd nie wykorzystane, jednak wiele faktów wskazuje na to, iż wkrótce już odegra Antarktyda dla półkuli południowej taką rolę jako droga komunikacyjna, jaką dziś już odgrywa dla półkuli północnej Arktyka, którą przecinają linie regularnej międzykontynentalnej komunikacji pasażerskiej i towarowej.

Już 25 października 1938 r. Francja, Wielka Brytania, Australia i Nowa Zelandia zawarły porozumienie, na mocy którego udzieliły sobie wzajemnie „praw" przelotu ponad swoimi sektorami Antarktydy. Długość linii transantarktycznych przelotów międzykontynentalnych na tej trasie wynosi 15 do 20 tysięcy km.

Walka o opanowanie antarktycznego nieba nie ma wprawdzie tak długiej i bogatej historii, jak walka człowieka o zdobycie przestworzy w Arktyce, jednak i tam lotnictwo, choć później niż na północy, znalazło swoje zastosowanie.

W przeciwieństwie do Arktyki — balony wolne, ani sterowce nie znalazły w Antarktydzie zupełnie zastosowania, co tłumaczy się występowaniem tam gwałtownych huraganów oraz odmiennymi i trudniejszymi aniżeli w Arktyce warunkami lotu.

Jedynie dwie wyprawy antarktyczne w 1902 r., brytyjska Roberta Scotta i niemiecka Ericha Drygalskiego użyły balonów na uwięzi, dla dokonywania obserwacji z dużych wysokości. Fakt ten upamiętniono nawet nazwaniem obecnej Zatoki Wielorybów, gdzie dokonano pierwszego na szóstym kontynencie wzlotu balonu, Zatoką Balonową (nazwa ta nie utrzymała się jednak).

Znacznie jednak większe znaczenie w badaniach obszarów podbiegunowych aniżeli balon i sterowiec ma samolot, a ostatnio coraz częściej również śmigłowiec. **Pierwszego lotu ponad obszarami podbiegunowymi dokonał w Arktyce, jako oficer marynarki rosyjskiej, polski inżynier JAN NAGÓRSKI w 1914 r.** Trzy lata wcześniej, bo jeszcze w 1911 r., zamierzał użyć samolotu do badań w Antarktydzie australijski podróżnik Douglas Mawson. Zamiar ten nie został jednak zrealizowany, gdyż samolot uległ uszkodzeniu w czasie lotów próbnych w Australii. Również nie wzniósł się nigdy w powietrze w Antarktydzie wodnopłatowiec, który zabrał tam z sobą w 1921 r. angielski badacz Ernst Shackleton.

W 1927 r. właściciel norweskiej kompanii wielorybniczej Lars Christensen zaopatrzył swój statek żeglujący na wodach podantarktycznych w samolot obserwacyjny. Samolotem tym pilot norweski Riiser Larsen dokonał w 1929 r. przelotu ponad Ziemią Enderby.

Rok wcześniej, w listopadzie 1928 r. australijski badacz polarny George Hubert Wilkins dokonał pierwszych udanych lotów w Antarktydzie, w rejonie Ziemi Grahama. Później kontynuował on swe loty w następnych sezonach aż do 1930 r.

dla celów rozpoznania terenu samolotów De Havil- a i mogą być również wyposażone w narty. Wyżej: cMurdo. W głębi: Samolot „Otter".

Po udanym przelocie do Bieguna Północnego w 1925 r. amerykański pilot i badacz polarny Richard Evelyn Byrd postanowił wykorzystać drogę powietrzną dla zdobycia z powietrza również geograficznego Bieguna Południowego, czego udało mu się dokonać 28 listopada 1929 r.

Odtąd samolot stał się niezbędnym środkiem pomocy człowiekowi w jego walce o ujarzmienie ogromnych przestrzeni szóstej części świata.

W 1933 r. przybył do Antarktydy ze swym samolotem pilot amerykański Lincoln Ellsworth, z zamiarem dokonania pierwszego lotu transantarktycznego od Morza Weddella do Morza Rossa. Próba ta powiodła się jednakże dopiero w 1935 r., kiedy to Ellsworth wraz z pilotem Hollick Kenyonem dokonali przelotu z wysepki Dundee w rejonie Ziemi Grahama do Małej Ameryki, lądując po drodze kilka razy.

Po raz drugi drogą powietrzną do geograficznego Bieguna Południowego dotarł Byrd, 15 lutego 1947 roku.

3 stycznia 1956 r. amerykański pilot H. R. Kolp dokonał trzeciego z kolei lotu do geograficznego Bieguna Południowego, dokonując również przelotów ponad południowym biegunem magnetycznym oraz biegunem względnej niedostępności.

W parę dni później, 12 stycznia 1956 r., inny pilot amerykańskiej wyprawy antarktycznej J. H. Torbert dokonał na maszynie typu „Neptun" pierwszego w dziejach przelotu transantarktycznego ponad geograficznym Biegunem Południowym, przelatując odległość ok. 4000 km z Zatoki Mac Murdo do wybrzeży Morza Weddella tam i z powrotem w ciągu 19 godzin.

Wszystkie te wyczyny i coraz szersze zastosowanie lotnictwa przez wyprawy antarktyczne w zupełnie nowym, realniejszym świetle ukazały sprawę wykorzystania dróg powietrznych ponad Antarktydą. Niektórzy uważają, że Antarktyda leżąca między słabo zaludnionymi kontynentami południowej półkuli nigdy nie odegra tej roli co Afryka, łącząca dość gęsto zaludnione lądy półkuli północnej. Pomimo tych pesymistycznych twierdzeń, w lutym 1956 r. skandynawskie towarzystwo lotnicze „SAS" podało do wiadomości, iż opracowuje ono projekt uruchomienia regularnej pasażersko-towarowej linii lotniczej przebiegającej ponad obu biegunami geograficznymi Ziemi. Według tego projektu linia lotnicza połączyła by Danię z Australią ponad Arktyką. Droga powrotna tej linii natomiast wiodła by z Melbourne do stolicy Danii Kopenhagi ponad biegunem południowym. Warto dodać, że w chwili obecnej wspomniane skandynawskie towarzystwo lotnicze utrzymuje 1954 r. stałą regularną linię towarowo-pasażerską na trasie Kopenhaga—San Francisco, ponad Arktyką.

Pierwsze stałe lotniska zostały na Antarktydzie założone na podantarktycznych wyspach. W 1947 r. rząd Unii Południowo-Afrykańskiej założył bazę lotniczą na wyspie Ks. Edwarda, w 1953 r. rząd argentyński wysunął projekt budowy portu lotniczego na wyspie Dundee, zaś w lutym 1955 r. rząd Chile wysunął zamiar budowy bazy lotniczej na wyspie Deception, z zamiarem wykorzystania jej dla przyszłej antarktycznej linii lotniczej.

Na marginesie tych wszystkich projektów warto wspomnieć, że pierwszy przelot do Antarktydy z innego kontynentu miał miejsc bardzo niedawno, bo dopiero w końcu 1955 r. Wszystkie bowiem poprzednie loty odbywały się samolotami przywiezionymi do Antarktydy na statkach. Pierwszy ten przelot wykazał, że „ryczące czterdziestki" [1]) są trudną do przebycia przeszkodą również dla samolotów. 12 grudnia 1955 r. wystartowało z lotniska Christchurch na Nowej Zelandii 8 samolotów amerykańskiej wyprawy antarktycznej do lotu do zatoki McMurdo, odległej o 3500 km w linii powietrznej. Na trasie lotu zakotwiczono w odległości ok. 500 km jeden od drugiego 7 statków ubezpieczających przelot. Mimo starannego przygotowania zaledwie trzem z samolotów udało się przebić barierę sztormów, otaczających Antarktydę. Pozostałe zaś samoloty musiały zawrócić.

Poważnym krokiem naprzód w wykorzystaniu Antarktydy jako drogi powietrznej będzie niewątpliwie planowane na 1956/57 roku otwarcie radzieckiej linii lotniczej na trasie Moskwa — Antarktyda. Celem tej linii, łączącej Związek Radziecki z radzieckim stacjami antarktycznymi, będzie przewóz załóg stacji oraz poczty. Trasa tej linii długości ok. 20 000 km będzie prowadziła z Moskwy przez Indie, Indonezję i Australię, lub ponad Bliskim Wschodem i Afryką do Wybrzeża Knoxa na Antarktydzie, gdzie mieści się główna stacja radziecka Mirnyj. Ponadto planuje się zorganizowanie radzieckich linii lotniczych łączących stację nadbrzeżną z radzieckimi stacjami we wnętrzu kontynentu Antarktydy: w rejonie południowego bieguna magnetycznego i bieguna względnej niedostępności.

Związek Radziecki jest pierwszym i jedynym na świecie państwem utrzymującym prawie że regularną komunikację lotniczą ze swymi stałymi stacjami w rejonie Bieguna Północnego. Posiada on doświadczonych pilotów, którzy trasę Moskwa — Biegun Północny przebyli jak np. pilot Mazuruk ponad 50 razy. Czas przelotu na tej trasie udało się skrócić z 2 miesięcy potrzebnych do jej przebycia w 1937 r do 12—15 godzin w 1956 r. Dlatego też ukazanie się w 1956 r na niebie antraktycznym po raz pierwszy maszyn prowadzonych wprawną ręką radzieckich lotników polarnych jest wydarzeniem szczególnej wagi dla sprawy objęcia światową siecią lotniczą również leżącej dotąd na uboczu szóstej części świata.

Trzeba tu jednak wziąć pod uwagę niezwykle trudne warunki lotów nad Antarktydą, o wiele trudniejsze aniżeli w Arktyce. O ile bowiem loty w Arktyce odbywają się głównie ponad pokrytym lodami oceanem, a więc na niewielkich wysokościach, o tyle na Antarktydzie trzeba często latać ponad wysokimi górami, których poszczególne szczyty wznoszą się ponad 6000 m ponad poziom morza. Warto przy tym wspomnieć o niezwykłym rozrzedzeniu powietrza ponad Antarktydą, która zyskała sobie nawet przydomek „kontynentu w stratosferze". Fakt ten również utrudnia loty zarówno samolotom jak śmigłowcom, które latają tam w warunkach zbliżonych do stratosferycznych. Inne trudności lotów antarktycznych — to brak map lotniczych, trudności w radionawigacji spowodowane bliskością bieguna magnetycznego, wpływającego na znaczne odchylenia igły busoli.

O roli jaką w Antarktydzie odegrało lotnictwo mogą świadczyć następujące liczby: piloci wojskowo-strategicznej wyprawy amerykańskiej High Jump Operation przelecieli ponad obszarem 4 250 000 km², z czego 2 500 000 ponad obszarem całkowicie przedtem niezbadanym. Zbadali oni wybrzeża Antarktydy długości 8 600 km, z czego 2 200 km wybrzeża całkowicie niezbadanego.

W chwili obecnej, pomimo, iż Międzynarodowy Rok Geofizyczny jeszcze się nie zaczął, lotnictwo wielu państw uczestniczących w badaniach Antarktydy dokonało wielu wspaniałych wyczynów, takich jak np. loty radzieckich samolotów wyprawy antarktycznej dokonane w lutym i marcu ub. r. do południowego bieguna geomagnetycznego i względnej niedostępności i do tzw. „antarktycznych oaz ciepła". Przed lotnictwem wypraw antarktycznych w okresie III MRG stoją jeszcze odpowiedzialniejsze zadania jak np. przetransportowanie pełnego zaopatrzenia (wraz ze składanymi domkami, radiostacją i aparaturą naukową) i załóg stacji naukowo-badawczych do wnętrza Antarktydy, w tym również na geograficzny Biegun Południowy, zaopatrywanie z powietrza wielkiej transantarktycznej wyprawy lądowej na trasie od Morza Weddella do Morza Rossa przez biegun południowy, dokonanie z powietrza zdjęć kartograficznych kontynentu Antarktydy (13 milionów km²).

Lotnictwo ma do odegrania w badaniach III MRG w Antarktydzie ogromną rolę i śmiało można twierdzić, że bez jego zastosowania w trudnych warunkach podbiegunowych większość zadań byłaby niewykonalna.

[1]) Nazwę tę nosi pas sztormów otaczający dokoła Antarktydę między 10° a 50° szer. płd.

Statek „Ob" radzieckiej ekspedycji antarktycznej. W górze — śmigłowiec Mi-4 należący do wyposażenia ekspedycji. Radzieccy badacze filmują swych gości — przyjacielskie lwy morskie.

W radzieckiej stacji Mirnyj na Antarktydzie: W celu wygładzenia pola wzlotów dla Il-a 12, który używany jest przez lotników ekspedycji, stosowane są specjalne pługi śnieżne.

NA TYCH SAMOLOTACH WALCZYLI POLACY

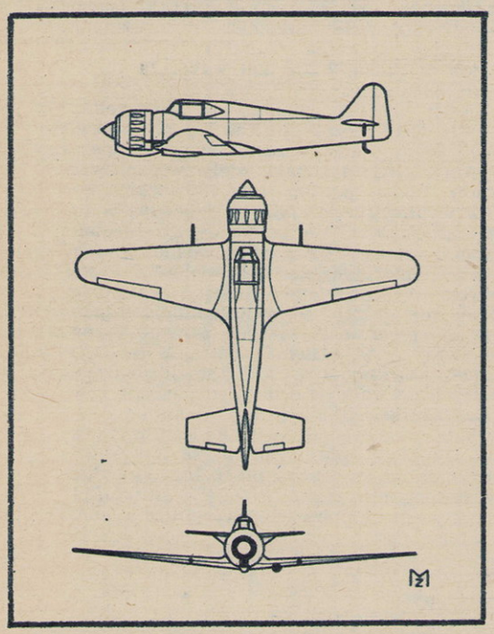
UWAGA. Zamieszczona w „SP" — 5/56 r. rysunki i zdjęcia samolotów francuskich przedstawiają kolejno od lewej: Morane Saulnier 406 B-2, Caudron C714 C-1 „Cyclone" i Curtiss H-75A „Hawk".

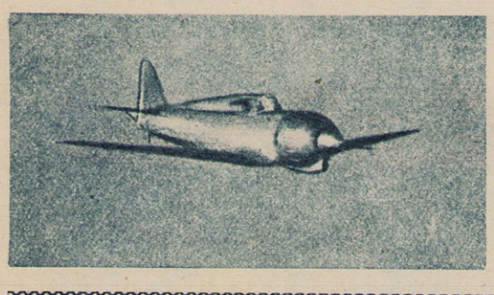
KAMPANIA FRANCUSKA (2)

BLOCH – 151

Jednomiejscowy samolot myśliwski

Rozpiętość — 10,54 m, długość — 9,05 m, pow. nośna — 17,3 m², ciężar własny — 1 984 kG, ciężar w locie — 2 588 kG, prędkość max. (5 000 m) — 490 km/h, zasięg — 775 km. Silnik: Gnôme-Rhône 14 N 11 (1 030 KM). Uzbrojenie: 2 działka lub 2 działka i 2 k.m. lub 4 k.m. Rok budowy 1935





POTEZ – 63

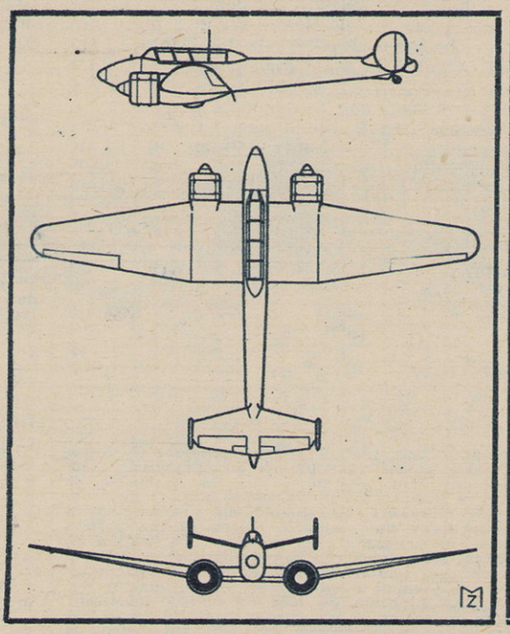
Samolot wielocelowy

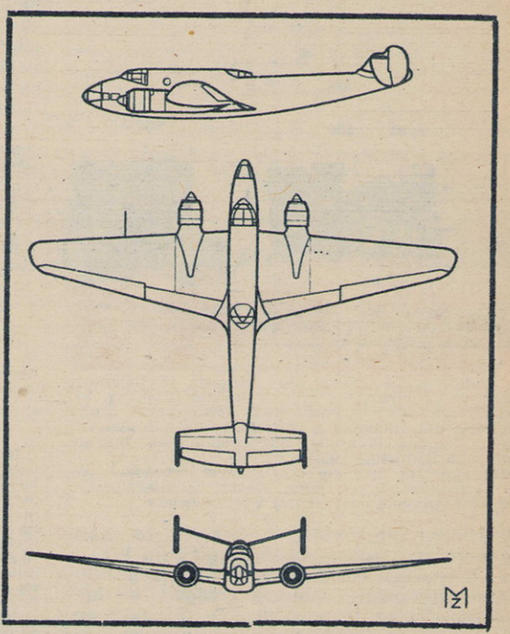
Rozpiętość — 16,00 m, długość — 10,80 m, pow. nośna — 33 m², ciężar własny — 2 814 kG, ciężar w locie — 4 400 kG, prędkość max. (5 000 m) — 460 km/h, pułap 10 000 m, zasięg — 1 000 km. Silniki: 2 × Hispano Suiza 14 AG (650 KM). Uzbrojenie: jako bombowiec: 1 stały i 1 ruchomy k.m. oraz 450 kG bomb, jako myśliwiec: 2 działka 20 mm i 1 ruchomy k.m. Załoga: 2—3 osoby. Rok bud 1936 –37

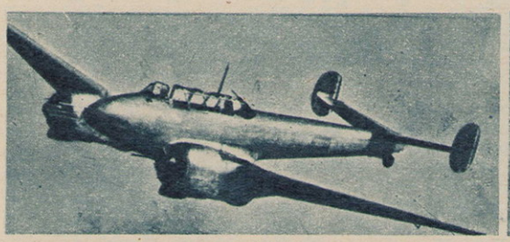
LOIRÉ-OLIVIER LeO – 45

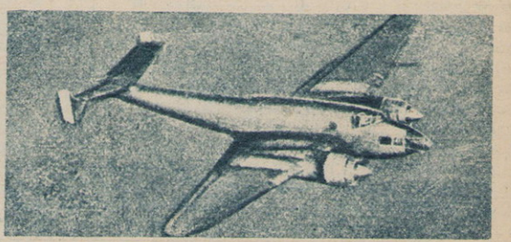
Samolot bombowy

Rozpiętość — 22,50 m, długość — 16,80 m, pow. nośna — 68 m², ciężar własny 6 370 kG, ciężar w locie — 10 650 kG, prędkość max. (4 000 m) — 480 km/h, zasięg — 2 300 km, pułap — 8 150 m. Silniki: 2 × Gnôme-Rhône 14 N (1 100 KM). Załoga: 4 osoby. Uzbrojenie: 1 działko, 1 stały i 1 ruchomy k.m. oraz 1400—2000 kG bomb. Rok budowy 1938









VSM – 40 „DEMANT"

szybowiec laminarny ● Czechosłowacja

SZYBOWNICY czechosłowaccy nie dysponowali do końca r. 1955 żadnym jednomiejscowym szybowcem wysokowyczynowym, zdolnym do skutecznej rywalizacji z konstrukcjami innych państw, przodujących w technice szybowcowej. Luka zapełniona została z początkiem r. 1956, z chwilą powstania szybowca VSM-40 „Demant" (znanego również pod oznaczeniem VT-100), którego twórcami są inż. inż. Smrcek i Svinka. Z trzech prototypów, zbudowanych przez warsztaty szybowiska Brno-Medlanky, dwa zostały przydzielone ekipie czechosłowackiej na mistrzostwa świata w St-Yan. Mimo średniej klasyfikacji (17 i 33 miejsce) „Demant" wzbudził we Francji duże zainteresowanie jako jedna z najciekawszych, a przy tym najstaranniej wykonanych konstrukcji.

VSM-40 jest do pewnego stopnia konstrukcją pochodną standartowego „Sohaja", chociaż zewnętrzne podobieństwo ogranicza się tylko do układu ogólnego (grzbiet o płat). W porównaniu z „Sohajem" posiada on rozpiętość powiększoną o przeszło 2 m i — co najważniejsze — laminarny profil.

Skrzydła trapezowe posiada u nasady profil NACA 65-515, w połowie rozpiętości NACA 63 615, na końcach NACA 4412. Końce skrzydeł są zaopatrzone w charakterystyczne wrzeciona o przekroju owalnym. Dotyczy to dwóch prototypów. Trzeci posiada zamiast wrzecion zwyczajne owalne zakończenia skrzydeł, ugięte w dół jak na szybowcu radzieckim A-9.

Skrzydło posiada jeden dźwigar sklejany z drewna lukowego. Pokrycie sklejkowe — jedynie lotki i klapy są pokryte płótnem. Zastosowano tu klapy—poszerzacze typu wypróbowanego uprzednio na dwumiejscowym szybowcu „Blanik". Wysuw klap jest dość duży, natomiast kąt wychylenia niewielki. Do krążenia służy pełne wychylenie klap.

Skrzydło jest dwudzielne i łączy się z kadłubem za pomocą sworzni rozprężnych (podobnie jak w „Jaskółce"). Łączenie i rozłączanie napędów przy czynnościach montażowych następuje samoczynnie (na zderzakach widełkowych). Wewnątrz skrzydła, w pobliżu kadłuba mieszczą się zbiorniki wodnej instalacji balastowej. Wypuszczanie wody w locie następuje przez przewód, którego końcówka wyprowadzona jest z dolnej części kadłuba. Ta sama końcówka po połączeniu jej wężem z pompą tłoczącą służy do napełniania zbiorników. Natomiast otwory odpowietrzające znajdują się na dolnej stronie skrzydła.

Kadłub skorupowy konstrukcji drewnianej posiada kółko całkowicie wciągane w locie, opatrzone amortyzatorem olejowo-powietrznym. Wykrój na kółko zamykany jest klapkami blaszanymi. W twardym terenie „Demant" może lądować wprost „na brzuchu". Hamulec kółka jest sprzężony z napędem hamulców aerodynamicznych.

Kabina pilota osłonięta jest obszerną limuzyną z jednego arkusza plexi, sięgającą aż do dzioba szybowca. Nowością jest odsuwanie limuzyny naprowadnicach do przodu (odwrotnie jak w „Jaskółce"). Takie rozwiązanie pozwoliło połączyć korzyści odsuwanej limuzyny z nienagannym kształtem kropłowym kadłuba. W razie potrzeby limuzyna może być odrzucona.

Tablica przyrządów zawiera m. in. sztuczny horyzont oraz giroskopowy wskaźnik kursu. Brak wbudowanej instalacji tlenowej. W razie przewidywanej potrzeby, do kabiny wkłada się przenośną instalację, nie wymagającą żadnego montażu (unieruchomienie jej następuje przez pilota, który „przysiada" szkielet instalacji do siodełka). Wzorem wielu nowych szybowców „Demant" nie posiada dyszki Venturi, którą zastąpiono maleńką rureczką Pitota, wystającą na kilka cm z dziobu szybowca. Rureczka odbiera ciśnienie całkowite, natomiast ciśnienie statyczne pobierane jest z otworków umieszczonych po bokach kadłuba. Taka instalacja prędkościomierza daje zysk na oporach aerodynamicznych dyszki i nie jest tak wrażliwa na oblodzenie jak instalacja z dyszką Venturi.

Usterzenie wysokości może być składane do transportu. Następuje przy tym samoczynne rozłączenie napędu steru (jak w „Jaskółce").

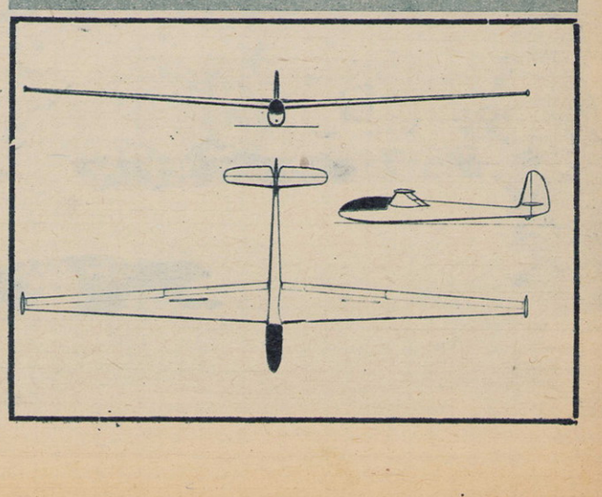
(A. Z.)

DANE TECHNICZNE

WYMIARY: rozpiętość — 18,0 m; długość — 7,6 m; pow. nośna — 16,15 m²; wydłużenie — 20.

CIĘŻARY: ciężar własny — 290 kG; w locie (bez balastu) — 380 kG; obciążenie pow. (bez balastu) — 23,5 kG/m²; z balastem — 27,2 kG/m².

OSIĄGI: doskonałość max. — 34 przy prędkości — 85 km/h, min prędkość opadania — 0,7 m/sek przy prędkości — 75 km/h; prędkość opadania przy 120 km/h — 1,4 m/h; prędkość min. — 64 km/h.



AVRO CF-100 „CANUCK" ● KANADA

CIĘŻKI myśliwiec kanadyjski, przystosowany do działania w każdych warunkach atmosferycznych i klimatycznych, stanowiący standartowe wyposażenie lotnictwa kanadyjskiego. Prototyp (MK-1) odbył swój pierwszy lot 19 stycznia 1950 r. Obecnie w produkcji seryjnej znajduje się czwarta wersja (MK-4). W 1955 r. w Farnborough na jednym z seryjnych CF-100 pilot oblatywacz zakładów Avro Canada, Polak Jan Żurakowski wykonał wiązankę niezwykle złożonych figur akrobacyjnych z „padaniem liściem" włącznie. CF-100 jest dwumiejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat o obrysie trapezowym posiada profil symetryczny NACA 0010. Krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia zaopatrzone są w gumowo-dętkowe odladzacze (Goodrich).

Kadłub skorupowy mieści w długiej oszklonej kabinie dwuosobową załogę złożoną z pilota i nawigatora-operatora radarowego. Fotele wyrzucane. Urządzenia radarowe zabudowane są w dziobie kadłuba. Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości zabudowane w połowie usterzenia kierunku.

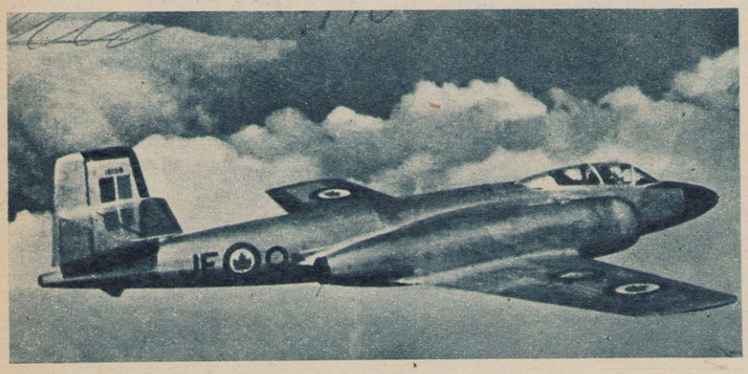
Podwozie trójkołowe, wciągane, wyposażone w amortyzatory olejowe, krótkiego skoku.

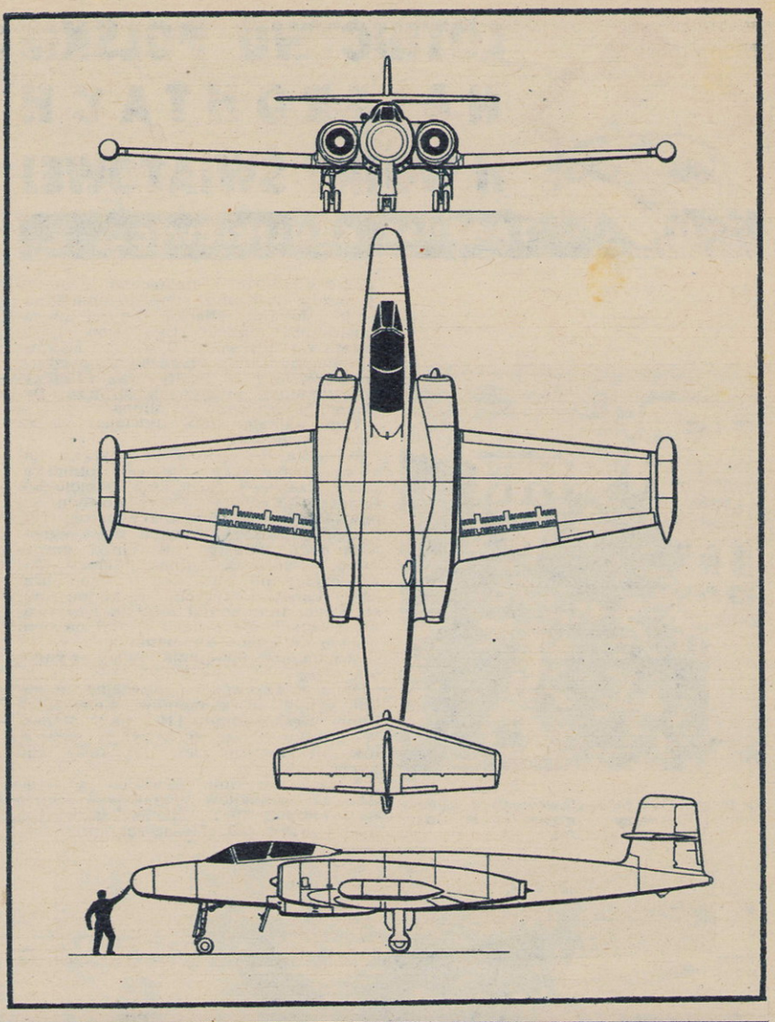
Silniki turbo-odrzutowe konstrukcji kanadyjskiej typu „Orenda 11" o ciągu 3 180 kG każdy, zabudowane po obu stronach kadłuba.

Uzbrojenie: karabiny maszynowe i rakiety umieszczone w zasobnikach pod kadłubem i na końcach skrzydeł.

W 1952 r. jeden z prototypów CF-100 przekroczył prędkość dźwięku w locie nurkowym. (JS)

Avro Canada CF-100 „Canuck" (Kanadyjczyk)

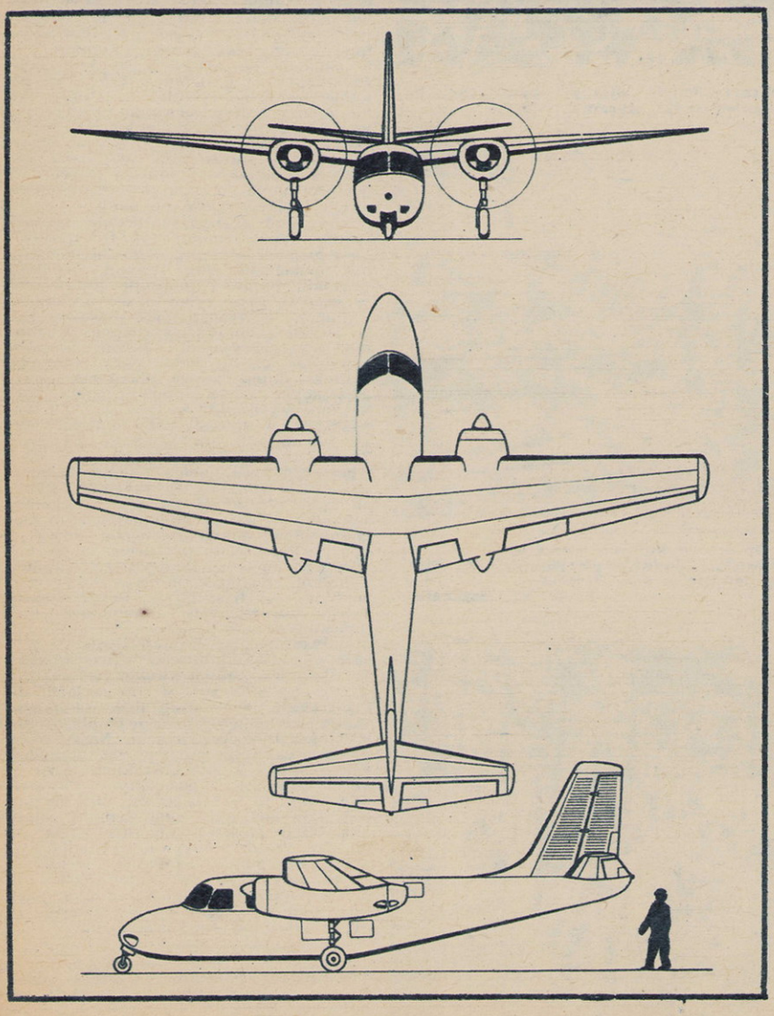




DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	16,3 m	Ciężar w locie	—	16 800 kG
Długość	—	16,5 m	Obciążenie pow.	—	335 kG/m²
Wysokość	—	4,73 m	Obciążenie mocy	—	2,65 kG/kG ciągu
Pow. nośna	—	50,16 m²	**Osiągi:**		
Wydłużenie	—	5	Prędkość max.	—	1 000 km/h
			Pułap	—	13 725 m
			Zasięg	—	1 840 km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



AERO „COMMANDER" 560 A ● USA

WYTWÓRNIA Aero istnieje dopiero od 1950 r. „Commander" jest jej pierwszym i jak dotąd jedynym prototypem. O tym, że jest to maszyna jak najbardziej udana, świadczy fakt sprzedaży od 1952 r. do chwili obecnej około 400 egzemplarzy oraz wybór „Commandera" przez specjalną komisję parlamentarną na samolot osobisty prezydenta USA — D. Eisenhowera.

Aero „Commander" konstrukcji inż. T. Smitha jest lekkim, dwusilnikowym samolotem komunikacyjnym i dyspozycyjnym. Nadaje się specjalnie jako „latająca sala konferencyjna". Samolot odznacza się wysokim komfortem i bezpieczeństwem lotu. Wyposażenie obejmuje automatycznego pilota i urządzenie do ślepego lądowania. Możliwy jest lot i start na jednym silniku. Na uwagę zasługuje układ górnopłata zapewniający doskonałą widoczność ziemi podczas lotu i wygodne wsiadanie do kabiny bez użycia jakichkolwiek stopni.

Wolnonośny górnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej. Profil NACA 23012 zmodyfikowany.

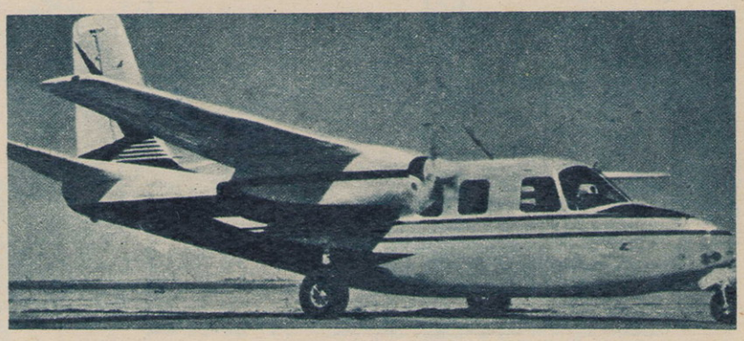
Kadłub skorupowy o specjalnie wzmocnionej dolnej części (na wypadek lądowania z wciągniętym podwoziem). Kabina załogi zawiera dwa miejsca pilotów wyposażone w dwuster (wolanty i pedały). Za nią mieści się kabina dla trzech pasażerów. Możliwe jest ustawienie jeszcze dwóch dodatkowych foteli oraz stolików. Wejście do kabiny przez boczne drzwi. Kabina jest ogrzewana.

Podwozie trójkołowe, wciągane w locie (hydrauliczne). Hamulce na głównych kołach.

Silniki 6-cylindrowe Lycoming Go-480-D-1A o mocy trwałej 270 KM każdy. Śmigła dwułopatowe, metalowe, o stałych obrotach z możliwością ustawienia w chorągiewkę.

Zbiorniki paliwa, typu miękkiego, w skrzydłach i kadłubie, o łącznej pojemności 600 l. (S).

Najnowsza wersja Aero „Commander" 680-S



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	13,42 m	Prędk. max.	—	331 km/h
Długość	—	10,70 m	Prędk. przelot.	—	320 km/h
Wysokość	—	4,49 m	Prędk. minimalna	—	72 km/h
Pow. nośna	—	22,5 m²	Prędk. wznosz.	—	7 m/sek
Wydłużenie	—	8,2	Pułap (2 silniki)	—	6 675 m
Ciężary:			Zasięg	—	1 690 km
Ciężar własny	—	1 882 kG	Start na przeszk. (15 m)	—	335 m
Ciężar w locie	—	2 724 kG	Lądow. za przeszk. (15 m)	—	320 m
Obciążenie pow.	—	121 kG/m²			
Obciążenie mocy	—	5,05 kG/KM			

LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

(6)

Na terenie hal powystawowych w Lyonie (Foire). Pierwszy z prawej — M. Goszczyński.

JEDNOCZEŚNIE z natarciem ziemnym przeprowadzono silne bombardowanie lotnisk. Między innymi zbombardowano lotnisko Lyon-Bron, gdzie przebywał pierwszy Dywizjon Myśliwski. Bomby zabiły wówczas 12 polskich mechaników i 16 raniły oraz zniszczyły budynki i urządzenia lotnicze. Dywizjon przerzucono do Mions.

Tego samego dnia dywizjon rozpoczął loty bojowe.

W kilka dni potem przybył na lotnisko francuski minister lotnictwa, który zawiesił loty na samolotach Caudron „Cyclone" 714 z powodu ich poważnych wad konstrukcyjnych. Czy i kiedy dywizjon otrzyma nowe samoloty, tego minister nie umiał powiedzieć. Ponieważ jednak Niemcy najwidoczniej nie odczuwali u siebie braków konstrukcyjnych, dywizjon następnego dnia podjął loty na zdyskwalifikowanych maszynach i latał na nich prawie do końca kampanii.

Ważniejsze spotkania miały wyniki, jak niżej:

Dnia 8 czerwca — dywizjon napotkał grupę 20 samolotów niemieckich typu Messerschmitt-110 nad Rouen. W wyniku walki zniszczył 5 samolotów nieprzyjacielskich bez strat własnych.

Następnego dnia dywizjon w składzie 17 samolotów zaatakował wyprawę bombową 50 Dornierów, eskortowanych przez 20 Messerschmittów-109. Dwa Messerschmitty i jeden Dornier zostały strącone. Straty własne — trzech pilotów.

W dniu 10 czerwca 12 naszych samolotów zaatakowało grupę 20 Dorniérów i 15 Messerschmittów-109 nad Droux. Zestrzelono dwa Dorniery i jednego Messerschmitt'a. Dowódca polskiego dywizjonu ppłk Kępiński został ciężko ranny. Dowództwo objął kapitan Łaguna. Radio francuskie nadało pochwalny komunikat o tym ataku Polaków na przeważające siły nieprzyjaciela.

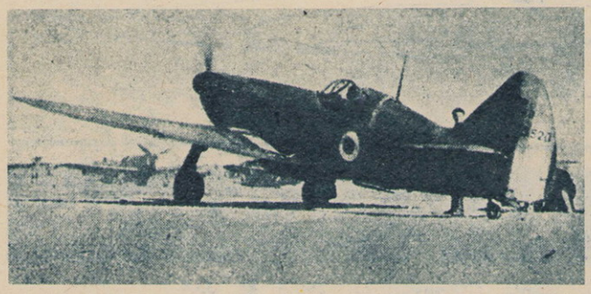
Posuwanie się Niemców sprawia, że dywizjon zaczyna co parę dni zmieniać miejsce postoju, co oczywiście utrudnia operacje. Powtarza się historia z dni wrześniowych. Rzuty kołowe tkwią na drogach zagwożdżonych sprzętem wojskowym i cywilnymi uchodźcami. Dywizjon w dniu 11 czerwca przechodzi do Semaises, gdzie część jego otrzymuje samoloty typu Bloch 151. Są to, podobnie jak samoloty Caudron „Cyclone", maszyny przestarzałe, znacznie ustępujące niemieckim. Jednocześnie ośmiu pilotów zostaje przydzielonych do francuskiej formacji Groupe de Chasse I-1. Reszta dywizjonu patroluje okolice.

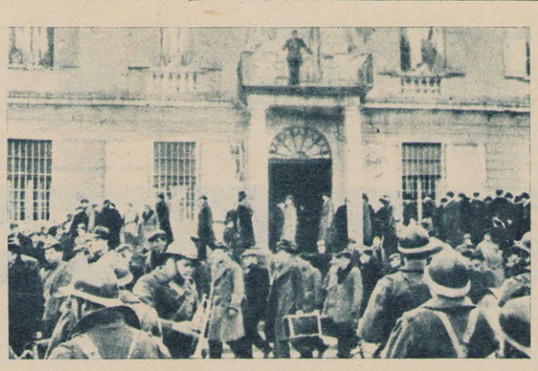
Wkrótce potem dywizjon dostaje nowe samoloty typu Curtiss-75 i Devoitine-520. W tym czasie dywizjon dwukrotnie zmienia miejsce postoju. W dniu 17 czerwca przybywa on do Rochefort i broni tej miejscowości, aż do chwili przerwania działań wojennych, czyli do 19 czerwca.

Generał Sikorski wizytuje polskich lotników w Lyonie, w dniu 28 marca 1940 r.

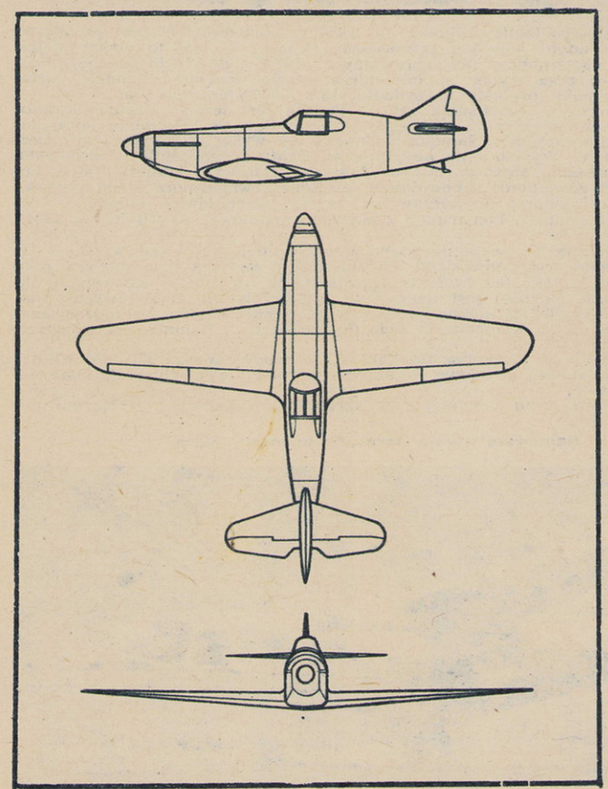
Zestawienie ilości pilotów, liczby zwycięstw i strat lotnictwa polskiego w okresie kampanii francuskiej

Jednostka	Ilość pilotów	Ilość strąconych samolotów nieprzyjaciela	Straty własne
„Grupa Montpellier"	18	ponad 25	2 pilotów
Pierwszy Dywizjon	33	ponad 12	7 pilotów
Klucze frontowe	29	ponad 8	4 pilotów
„Kominy"	59	11	bez strat
Razem	139	ponad 56	13 pilotów





Caussade. Ludność francuska wita przybywających lotników polskich (27 stycznia 1940 r.).



Lyon — Foire: Do sal, w ktorych kwaterowali nasi lotnicy, wdarła się woda! Trudno, wytrzymamy i to. Niżej: Polskie oddziały defilują w dniu 3 maja.

Foto: M. Goszczyński

DEVOITINE-520
Jednomiejscowy samolot myśliwski

Rozpiętość 10,20 m, długość 8,24 m, pow. nośna 14 m², ciężar w locie 2 200 kG, prędkość max. (4 000 m) 530 km/h, pułap 10 500 m. Silnik: Hispano Suiza 12 Y (1 200 KM). Uzbrojenie: 1 działko lub 2 4 k.m. Rok budowy 1938

„Grupa Montpellier" w składzie 18 pilotów została podzielona na klucze po 3 samoloty. Klucze te przydzielono do dywizjonów francuskich, będących na froncie. Polacy weszli do akcji z samolotami Morane-406. Dopiero pod koniec kampanii otrzymali Devoitiny-520. Począwszy od kampanii belgijskiej, przez walki nad Francją i na włoskim froncie, aż do dnia zawieszenia broni klucze te nie miały ani dnia odpoczynku. Klucze frontowe (poza „Grupą Montpellier"), zawierające od 3 do 6 samolotów o ogólnej liczbie 29 pilotów, przybywały na front do jednostek francuskich w miarę otrzymywania sprzętu. Walczyły cały czas, wchodząc do akcji zaraz po przybyciu do jednostki. Ich wyposażenie to samoloty Caudron „Cyclone" i Bloch-151. Inne klucze, tak zwane „Kominy" w składzie od czterech do dziewięciu samolotów o ogólnej liczbie 59 pilotów walczyły również od dnia 16 maja do chwili przerwania działań wojennych. Jeden klucz stacjonował w Algerze broniąc lotniska w Maison Blanche. Klucze zaopatrzone były przeważnie w samoloty Caudron „Cyclone". Inne formacje do dnia zawieszenia broni nie zdążyły wejść do akcji.

Kampania francuska trwała krótko. Pomimo pełnej mobilizacji i wyposażenia, niewiele ustępującego niemieckiemu, połączone siły Francji, Wielkiej Brytanii, Belgii i Holandii zdolne były stawiać opór tylko przez 38 dni.

Służba w dywizjonach polskich była ciężka i obarczona wieloma brakami organizacyjnymi. Załogi musiały startować często kilka razy w ciągu jednego dnia, zawsze przeciwko przeważającym siłom nieprzyjaciela. Dywizjony myśliwskie weszły do akcji wyposażone w przestarzałe samoloty typu Morane-406 lub Caudron „Cyclone-714" i Bloch-151. Morane np. miał wprawdzie dwa kaemy i jedno działko, ale zapas amunicji do kaemów wynosił tylko 75 naboi na jeden karabin, a działko ze swoim pneumatycznym mechanizmem zamka oddawało strzał z opóźnieniem około pół sekundy po naciśnięciu spustu. Dopiero pod koniec kampanii dostarczono niektórym jednostkom Curtissy 75 i Devoitiny-520, które dorównywały samolotom niemieckim.

Odtworzone we Francji lotnictwo polskie nie miało możności wprowadzenia do akcji wszystkich swoich sił, ani nie mogło uczestniczyć w operacjach na dużą skalę, w których ilość zaangażowanych samolotów odpowiadałaby ilości maszyn nieprzyjaciela. Nasze załogi zawsze były skazane na podejmowanie walki z przeciwnikiem liczniejszym i lepiej wyposażonym. Biły się one mimo to bez przerwy. Biły się nawet wówczas, gdy całą armię francuską objął rozkład. Zły los kazał im po raz drugi przeżywać tragedię klęski. Kampanię zamknęli wynikiem świadczącym, że swój obowiązek żołnierski spełnili do końca, zadając przy tym nieprzyjacielowi straty czterokrotnie większe od strat własnych.

(c. d. n.)

*) Klucze te miały za zadanie obronę ważnych punktów wewnątrz kraju, oznaczanych zwykle na mapach rysunkiem kominów fabrycznych. Stąd nazwa.

„Piątka" Arciszewskiego

Napisał: STANISŁAW STRUMPH-WOJTKIEWICZ (2) Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

Przerwał je dyplomatycznie nowy znajomy:

— Słyszałem maszynę, jakem powracał nocą do domu. Bo to Niemcy u nas byli. Spoiłem ich i zaraz odwiozłem. Jadę z powrotem i myślę: komu to po nocy chce się nad moją chałupą latać...

— Słyszałem jakiś wóz na szosie, zaraz jak tylko wylądowałem — powiedział „Zielarz" — a potem ktoś tam klął od chorób i jeszcze gorzej w tym pańskim obejściu...

— Mój zawsze jest taki, jak sobie wypije albo konia wyprzęga — wtrąciła kobieta, ale nikt na nią nie zważał.

— To ruskie tera z nami? — zapytał informacyjnie Zgid.

— A z nami...

— A panów wysłali tu po co? Bo na powstanie to za wcześnie! Narodu ginie co niemiara, a pomoc — to chyba daleko! Niemiec za mocny jeszcze!

— Za mocny! — powiedziała jak echo kobieta.

„Jan" wyjaśnił rzeczowo:

— Sztab rosyjski musi mieć w Polsce swój wywiad, zgłosiliśmy się na ochotnika. Tu mamy nasze radio, ale trzeba odnaleźć jeszcze jeden spadochron z częściami zapasowymi i bronią, spadł chyba gdzieś tam... w lesie...

Chłop podniósł rozkazująco głowę ku swej kobiecie.

— A idź no w las i uważaj. Jakby tam kto cośkolwiek znalazł, to narobi krzyku — sama poznasz! Żebym zaraz wiedział! Bo jak zaraz pójdzie do wsi nowina, to i Niemcy wnet tutaj będą! A panom trzeba do generalnej gubernii i w lasy albo do dużego miasta! Bo tu będzie krewa — nie dziś to jutro... jak mamcię kocham!

„Jan" zapytał:

— A przejdziemy sami? Pokażcie choćby kierunek...

Michał Zgid podniósł ramię.

— Ot tam będzie gubernia i Piotrków... Ale sami nie przejdziecie, gdzie tam! Trzy kordony Niemców, jeszcze i z psami, na motocyklach także ganiają...

— To trudno przejść? — poinformował się niespokojnie „Igor".

Zgid znów podniósł głowę.

— Zrobi się — poweidział — musowo zrobi się! Jak Ruskie dowiedzą się, że Polacy pomagają im, to i nam pomogą później, nie?

W ten prosty sposób przetłumaczona została na zwykły język deklaracja „ideowa", opracowana przez „Jana" w Rosji.

Ze wspomnieniem nocnych lamentów w rabowanej i katowanej wiosce piotrkowskiej, z uczuciami podziwu dla wiejskiej młodzieży, która gromadziła się przy nim na postojach dla usłyszenia wyjaśnień i nowin — cały zrzut stanął wreszcie w Piotrkowie, na pięterku skromnej kamienicy. Zgid był z nimi, dopuszczony ze względu na ogromne zasługi do sekretu tej pierwszej „mety". Był to dzień naprawdę uroczysty.

Nie minęło dwu tygodni od odlotu z Kijowa, a już zaczynali robotę. „Igor" włączył się do sieci, pewny aparatu, starannie zmontowanego i sprawdzonego. „Jan" właśnie kończył szyfrowanie. W oknie mieszkania po drugiej stronie ulicy widać było pozornie zajętego lekturą „Silnego" — meta miała posiadać „obstawę" o podwójnym ubezpieczeniu. „Roman", który spotkał i przyprowadził Zgida z „Zielarzem", wyjaśniał to wszystko z błyszczącymi oczami i wielkim namaszczeniem w gestach. Opowiadał, jak próbowali zmontować radiostację na wsi, przy pomocy akumulatorów i jak nadleciał nagle jakiś samolot, co ich spłoszyło.

„Jan" trzymał przez chwilę dłoń przyjaciela w uścisku, ale nie przestawał pracować. Cisza zaległa pokój i przyległą kuchenkę.

— Gotowe — powiedział wreszcie dowódca.

— Za cztery minuty mogą już nadawać, tamci będą czekali — półgłosem odezwał się „Igor".

Radiotelegrafista był nareszcie pewny siebie. Nie znosił samolotu, nie lubił ryzykownych wędrówek poprzez bezdroża wśród strzałów lub — na przemian — legitymowania się, a szczególniej owego „patrzenia prosto w czy" Niemcom. Przy swoim nadajniku odzyskiwał od razu spokój, opanowanie i poczucie wartości. Nieuchwytna dla innych i mało zrozumiała mikrofala radiowa — zdawałoby się — niosła go bezpiecznie na sobie, niby nagle uskrzydlonego, już oderwanego od ziemskiej niestałości warunków.

— „Igor" odmieniony! — zauważył „Zielarz".

— Zaczynam wywoływać... — powiedział spokojny, jakby opancerzony robotą „Igor".

„Jan" położył na stoliku pierwszy zaszyfrowany tekst. „Igor" rozpoczął wywołanie — przerwał i znów zaczął. Nagle twarz radiotelegrafisty rozjaśniła się — oto od razu usłyszał w słuchawkach dźwięki pożądane. Rosjanie zgłosili się.

„Janowi" mocno zabiło serce.

— Są? — zapytał.

„Igor" szybko skinął głową.

— Teraz dopiero ruszamy naprawdę w naszą nieznaną przyszłość — pomyślał „Zielarz".

Przez okno dano znać „Silnemu", że musi zdwoić czujność, bo praca jest rozpoczęta. Radiotelegrafista zapomniał teraz o całym świecie. Runął w eter niepowstrzymanie, jakby zniecierpliwiony długim okresem bezczynności. Fala za falą szły w przestrzeń ledwie uchwytne armie znaków, po czym następowała przerwa w nagłym oczekiwaniu na pokwitowanie dalszego odbioru i atak rozpoczynał się na nowo. Ulicą Kaliską, tuż za oknami, przechodzili ludzie — czasem byli to żołnierze i oficerowie niemieccy i Piotrków sennie przeżywał ostatnie niedzielne popołudnie sierpnia 1941 roku — a w dalekiej Moskwie, poza huczącymi barierami frontów, nie mniej wprawny fachowiec pośpiesznie znaczył literami arkusz za arkuszem.

Dalsze przygody grupy Arciszewskiego były barwne i dramatyczne. Działalność dywersyjną w Polsce ograniczył on do minimum, pozostawiając ją innym czynnikom, natomiast rozwinął energiczną działalność w dwóch dziedzinach, mianowicie wywiadowczej oraz polityczno-wewnętrznej.

W dziedzinie wywiadowczej sztab rosyjski stał wówczas bardzo źle, jeśli chodzi o wiadomości z terenu Polski. Przez rok bez mała Arciszewski był jednym z głównych i najważniejszych informatorów głównego sztabu Armii Czerwonej. Radiostacja jego pracowała kolejno w Piotrkowie, Warszawie, Milanówku, Świdrze i Józefowie. Już w kilka dni po wylądowaniu sygnalizowano Rosjanom transport gazów bojowych, kierowany na Wschód. Grupie Arciszewskiego udało się szybko dotrzeć do centralnych komórek kolejnictwa niemieckiego i do innych ważnych ośrodków informacji. Między innymi Arciszewski uprzedził Rosjan o szykującej się ofensywie na Ukrainę, co było wykryte dzięki stwierdzeniu olbrzymiej ilości pustych samochodów, skierowanych przez Niemców na front środkowy. Podobne wiadomości zdobyto również dzięki wynurzeniom generała białogwardyjskiego przy sztabie generalnym Wehrmachtu. Samochody te posłużyły następnie do przewiezienia w sposób szybki masy wojsk niemieckich na Ukrainę. Arciszewski przewidział to.

Sztab rosyjski otrzymywał niemal codziennie wyniki nocnych bombardowań i akcji dywersyjnych, informacje z węzłów kolejowych o transportach, nawet wiadomości z Berlina, komunikaty o pogodzie, szczegóły niemieckiej produkcji i rozmieszczenia wojsk. Czasem stacja pracowała po 36 godzin bez przerwy, co stanowiło rekord pracy na głębokich tyłach dla radiostacji wywiadowczej.

Z Moskwy grupa polskich skoczków otrzymywała stałe gratulacje i serdeczne wyrazy przyjaźni polsko-radzieckiej.

— Prosimy o opinię Arciszewskiego, co przewiduje w wydarzeniach politycznych — bywały zapytania.

— Gdzie spodziewać się niemieckich uderzeń? — pytano kiedy indziej.

Nieraz Rosjanie zapytywali:

— Jak dotarliście do źródeł tych niezwykle ważnych wiadomości?

— Specjalne podziękowanie przesyła wam pułkownik Bolszakow...

W depeszach swoich sztab rosyjski wysoko oceniał wspaniałą pracę i zimną krew tej malutkiej grupy, która na własną rękę poprzedziła czynem współpracę obu narodów.

— Niezależnie od obrotu przyszłych stosunków — nawet jeśli znajdziemy się w przeciwnych obozach — zawsze możecie liczyć na naszą wdzięczność i nigdy nie zapomnimy waszego wielkiego wkładu — oświadczali Rosjanie.

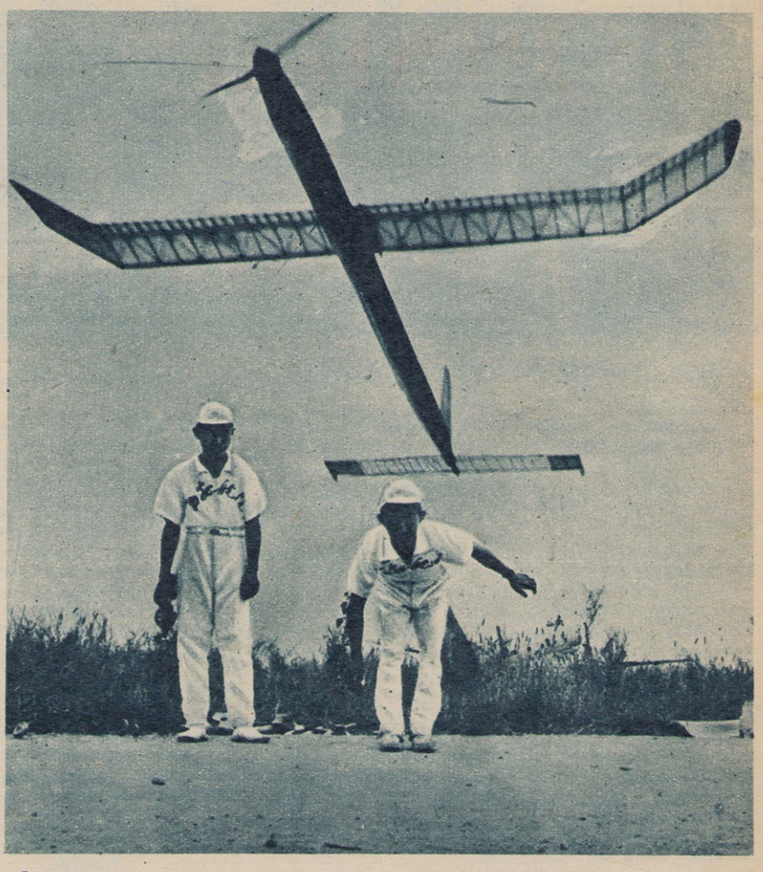
Grupa Arciszewskiego pracowała oczywiście nie dla kogo innego, lecz dla Polski. Młodzieńcy ci słusznie przewidywali, że współpraca polsko-rosyjska może stać się dla nas podstawą bezpieczeństwa i pomyślności. Uważali oni, że z ich pełnej poświęcenia pracy może rozwinąć się z czasem coraz lepszy stosunek obu narodów.

Polityczne wysiłki Arciszewskiego szły właśnie w tym kierunku. Dobrze ustosunkowany w przedwojennym społeczeństwie polskim, posiadając zaufanie wielu wybitnych działaczy z różnych ugrupowań a nawet wśród wysokiego kleru — umiał on już wkrótce po rozpoczęciu działalności zaszczepić swoje idee w społeczeństwie. Koncepcja sojuszu z Rosją, właśnie realizowana w Londynie przez rząd Władysława Sikorskiego, posiadała w grupie redaktora Arciszewskiego żarliwych obrońców. Na terenie Polski szczególnie łatwo było o zrozumienie tej sprawy wśród rzesz robotniczych i w ogóle wśród pracujących, ale z czasem udało się Arciszewskiemu nawiązać kontakty ze sferami prawicowymi oraz z tą częścią sztabu Armii Krajowej, która szła wiernie za generałem Sikorskim i ówczesnym komendantem na Kraj, generałem Grot-Roweckim, używającym początkowo pseudonim „Rakoń".

(cdn)

MODELARZE Z CZAN-TIA-KOU

INŻ. STANISŁAW PAWLICKI
Korespondencja własna



Start gumowki w czasie zeszlorocznych pierwszych ogólnokrajowych zawodów modelarskich Chińskiej Republiki Ludowej.

MÓJ pobyt w Chińskiej Republice Ludowej nie jest związany z modelarstwem. Ponieważ jednak modelarstwo nie jest mi obce, więc po przyjeździe na miejsce pracy nawiązałem od razu kontakt z organizacją modelarzy, którzy przejawiali bardzo wielką żywotność.

W pięknej dolinie górskiej, między dwoma pasmami gór, leży lotnisko Czan-Tia-kou, w pobliżu dużego miasta o tej samej nazwie. Miejsce to jest coraz bardziej znane w całej Chińskiej Republice Ludowej, gdyż jest ono gniazdem, z którego wylecieli pierwsi lotnicy sportowi na polskich szybowcach, wyszkoleni przez polskich instruktorów, a obecnie tutaj buduje się pierwsze szybowce na ziemi chińskiej, także przy pomocy polskich fachowców. Tutaj w dużym gronie zebranej młodzieży, tak w szkole jak i w Zakładzie Budowy Szybowców, wszędzie znaleźć można modelarzy. Spotkać ich można w południe na lotnisku, gdy 2-godzinna przerwa obiadowa w lotach pozwala im na wykorzystanie pola wzlotów, po godzinie 18.00, gdy ostatni samolot odkołowuje na miejsce postoju, w niedzielę od rana i po południu. Każda wolna chwila i przerwa w lotach, o ile na to pozwala pogoda, jest wykorzystana. Również w częstych na tym lotnisku pokazach lotniczych biorą udział modelarze. Spotkać można wszystkie rodzaje modeli, od małych drewnianych szybowców, wystrzeliwanych wysoko przy pomocy sznura gumowego, przez wszystkie kategorie modeli latających i na uwięzi, aż do modeli akrobacyjnych i modeli z napędem odrzutowym.

Modelarze ci to technicy, kreślarze, kierownicy kontroli i działów w Zakładzie. Modele ich można znaleźć wszędzie, a więc w biurze kontroli Zakładu, w biurze technicznym i w poszczególnych działach Zakładu, a więc w stolarni, malarni i hangarze. Przez modelarstwo doszli do lotnictwa i zajęli poważne stanowiska w pierwszym w Chińskiej Republice Ludowej — Zakładzie Budowy Szybowców. Oni właśnie są pionierami budowy szybowców i w dalszych latach staną się wspaniałymi fachowcami w tej specjalności.

Ich postępowanie i organizacja może służyć dla nas jako przykład. Dopiero niedawno przecież dokonano u nas „odkrycia", że miejsce modelarza jest w aeroklubie i na lotnisku. Mimo to jednak aeroklubv nasze jeszcze niechętnie patrzą na modelarzy, a na lotniskach są oni intruzami. Modelarze chińscy, o których piszę, zaabonowali nie tylko „Skrzydlatą Polskę", ale i modelarskie pisma Czechosłowacji, Węgier i Związku Radzieckiego.

Modele wykonywane są prędko i sprawnie. Nie zwraca się tutaj uwagi na precyzję wykonania, chociaż modele są ładne i dobre, a największy nacisk położony jest na same loty modeli. Modele latają ładnie. Ponieważ jednak lotnisko jest atermiczne, modele nie wykonują żadnych lotów rekordowych. Obecnie wszyscy modelarze przygotowują rysunki i rozpoczynają budowę modeli na przyszły sezon. Na święto narodowe Chińskiej Republiki Ludowej modelarze wykonali zespołowo piękną podstawkę ze szkła organicznego w kształcie gwiazdy, a na niej ustawili dwa modele szybowców ABC. Statuę tę ofiarowali w czasie uroczystości narodowych swemu ukochanemu wodzowi Mao Tse-tungowi.

Aby nie być gołosłownym w podanych wyżej wywodach i opisach, podaję poniżej sylwetki modelarzy, z którymi współpracuję w Zakładzie.

Inżynier Czan Dżu-in, „duchowy" przywódca modelarzy w Czan-Tia-kou, sam nie buduje obecnie modeli, gdyż stanowisko kierownika technicznego w Zakładzie absorbuje całkowicie jego czas, a częste wyjazdy służbowe nie pozwalają mu na zajęcie się budową modeli. Modele budował od czasu, gdy był w liceum i w instytucie, gdzie odbywał studia techniczne. Najwięcej pasjonują go silniki modelarskie, których ma piękny komplet. Brał udział w zawodach miejskich i centralnych.

Inżynier Ma Lun-dza ma lat 32, jest żonaty. Modele buduje od roku 1937, zbudował ich dużo. Specjalizuje się w modelach latających, redukcyjnych na uwięzi i pierwszy taki model zbudował w roku 1947 w Szanghaju w instytucie (Politechnika). Tam został instruktorem. Ma piękny komplet silników modelarskich składający się z 7 sztuk (między innymi Mark II i Bunsch ze świecą żarową). Posiada zapas 10 świec żarowych. Oglądałem jego piękny model szybkościowy na uwięzi, który jest w stadium wykończenia oraz piękny album zdjęć modelarskich z udziału w różnych zawodach. W Zakładzie jest kierownikiem kontroli i to odpowiedzialne stanowisko łączy ze swym zamiłowaniem do budowy modeli. Drobiazgowość i precyzja, jakiej nabył jako modelarz bardzo mu są potrzebne.

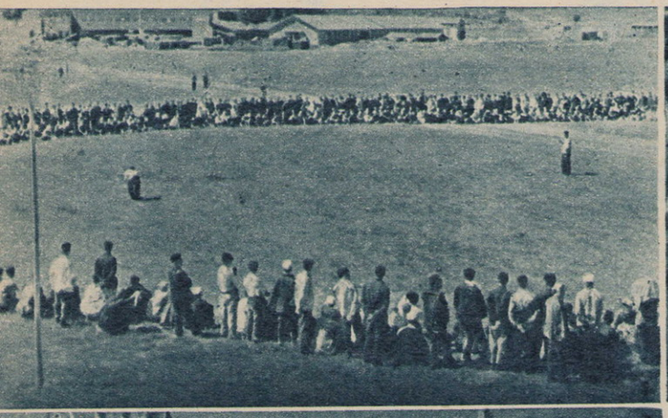
Je Li-czen ma lat 21, pochodzi z Szanghaju. Swój pierwszy model zbudował w roku 1947 w szkole. Potem ukończył liceum techniczne, gdzie budował rocznie 3 modele przez 3 lata. Brał udział w konkursach miejskich i szkolnych. Obecnie przygotowuje 3 modele na zawody do Pekinu na wiosnę 1957 r., gdyż jest reprezentantem grupy modelarzy z Czan-Tia-kou. Buduje modele z silnikami samozapłonowymi 2,5 cm³ — latające i na uwięzi. Je Li-czen pokazał mi komplet pięciu silników oraz duży album zdjęć modelarskich. W Zakładzie pracuje od roku, jest technikiem, specjalistą od konstrukcji oprzyrządowania do okuć szybowców.

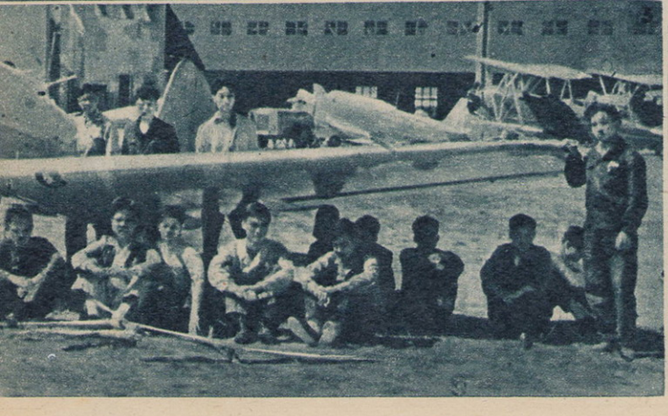
Czin Taj-czi ma lat 21 i pochodzi z miasta Czun-Czi. Pierwszy swój model zbudował w szkole przed 6 laty i od tego czasu buduje rocznie 2—3 modele. Również modele budował w liceum technicznym, które ukończył przed rokiem. Z nim to zawarłem znajomość w pierwszych dniach pobytu w Czan-Tia-kou, gdy oblatywał w południe swój model akrobacyjny na płycie przed hangarem. Czin Taj-czi zbudował sam w Zakładzie silnik odrzutowy. Pokazał mi również, tak jak i jego koledzy, piękny komplet 6 silników modelarskich. W Zakładzie jest on pierwszym kontrolerem działu drzewnego.

U Zun-co ma lat 21, pochodzi z prowincji Lo-Min, z miasta Fu-Szun. Niedawno ukończył liceum techniczne w Pekinie. Modele buduje od roku 1952. Gdy był w szkole, brał udział w zawodach centralnych w Pekinie, z których nosi piękny znaczek pamiątkowy. W Zakładzie pracuje jako technik.

Czen Cza-wyj ma lat 18, pochodzi z prowincji An-Wuj, z miasta Ho-fu. Kiedy był w szkole i miał 11 lat, zbudował swój pierwszy model belkowy, a potem kadłubowy. W czasie pobytu w liceum technicznym w Pekinie brał udział w centralnych zawodach w kategorii szybowców. Jego szybowce odznaczają się małymi wymiarami (około 1 m) rozpiętości skrzydeł i pełną automatyzacją, jak wychylany ster kierunku i przestawialny kąt statecznika głębokości przy pomocy lontu. Czen Cza-wyj pracuje w Zakładzie jako technik.

Jak wynika z tego, co podali nasi przyjaciele chińscy, w instytutach, politechnika i gimnazjach były modelarnie, w których oni rozpoczęli modelarstwo. Czytelnicy „Skrzydlatej Polski", a szczególnie modelarze sami dokonają porównania z analogicznymi warunkami w kraju i wyciągną odpowiednie wnioski.





1. Czin-Taj-czi w środku koła w oczekiwaniu na start odrzutowca na uwięzi. Lotnisko Czan-Tia-kou.

2. Jen-He-czu, kierownik stolarni wraz ze swoim modelem szybowca.

3. Grupa modelarzy przed hangarem w Czan-Tia-kou.

ZDJĘCIA AUTORA

WYMIENIAMY DOŚWIADCZENIA

PRZELOT PO TRÓJKĄCIE

JÓZEF MISIEK

PO nieudanym przelocie z Kobylnicy do Kielc znalazłem się przygodnie na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego. Moją „Muchę — 100" schroniono w małym, wypełnionym sprzętem hangarze. Sam łatwo się zadomowiłem, bo tu do niedawna uczyłem się latać.

Dzień 12 maja, jakby w nagrodę za moje niepowodzenia z poprzedniego dnia, już od wczesnego rana zapowiadał piękną, przelotową pogodę. Świeże masy polarno-morskiego powietrza, umiarkowany wiatr z kierunku północno-zachodniego i nieskazitelny błękit nieba były pierwszą zapowiedzią mojej przygody, która dla doświadczonych szybowników byłaby może zwykłym przeżyciem, przelotem jakich wiele. Ja tymczasem odniosłem swój dotychczas największy sukces szybowcowy.

Po zapoznaniu się z komunikatem meteorologicznym decyduję się na próbę wykonania przelotu prędkościowego po trójkącie 320 km. Trasa prowadzi z Ostrowa przez Poznań, Inowrocław do miejsca startu. Czuję podniecenie, które wzrasta w miarę jak czynię ostatnie przygotowania do startu. Około godz. 10.00 zaczyna się wyczynowy „ruch" nad lotniskiem. Wkrótce do mojej „Muchy-100" kołuje CSS-13, za którym wystartowałem o 10.20. Niebo w tym czasie zaczyna pokrywać się pierwszymi cumulusami, które rosną w oczach. Po kilkuminutowym locie na holu osiągam wysokość 600 m — tyle wystarczy, więc odczepiam linę i zaczynam krążyć w pierwszym napotkanym kominie, w którym wznoszenie dochodzi do 1 m/sek. Nade mną kłębi się obiecujący „cumulusik", wznoszenie rośnie więc szybko osiągam podstawę mojej chmurki.

W ostatnim okrążeniu pod chmurą nad lotniskiem żegnam wzrokiem Ostrów i kieruję szybowiec na północny-zachód — do Poznania.

Lecę wzdłuż układającego się z chmurek szlaku, w właściwie pod nim. Variometr wskazuje zero, a po chwili 1—2 m/sek. Podstawa chmur podnosi się zupełnie wyraźnie z 1 100 m na 1 200, a później wyżej. W locie prostym nie tracę wcale wysokości. Reguluję prędkość lotu, którą zamieniam co chwilę tak jak zmieniają się wznoszenia. W 4 m/sek „wychodzę" na 1 300 m i „skaczę" spod ostatniego cumulusa wygodnego szlaku w stronę leżącego przy trasie Jarocina.

Stamtąd trasa nieco trudniejsza niż na pierwszych 50 km, gdzie teren bardziej urozmaicony, chociaż prawdę mówiąc z Ostrowa do Poznania można bez trudu zalecieć z torem „pod pachą", pod warunkiem, że cały czas poleci się właściwym torem. Właśnie co do tego nie byłem pewien, więc starałem się naprawdę nawigować, bo przelot miał być prędkościowy.

Lecę z prawej strony trasy — za mała poprawka na wiatr. Poprawiam kurs na busoli i brzęczę moją „Muchą" na dużej prędkości przeskoku do układającego się znów dalej szlaku. Za chwilę jestem na 800 m. Z tej wysokości wszystko widać — i cumulusy i ziemię. Zanim doleciałem do początku nowego szlaku, zaczynam opadać w zastraszający sposób. Variometr schodzi poniżej — 3 m/sek. Staram się wytrzymać nerwowo ten moment.

Opadanie jednak maleje, zaczyna się nierówne „szarpanie", stopniowo przechodzące w rosnące równe wznoszenie 3 m/sek. Kráże w nim dość głęboko. Winda jest bardzo korzystna — szybko osiągam podstawę szlaku i znów ruszam w stronę Kobylnicy.

Na horyzoncie spostrzegam jezioro Swarzędzkie, za którym leży poznańskie lotnisko. O godz. 12.45 jestem już nad Kobylnicą. Dotychczasowe powodzenie i widok macierzystego lotniska rozzuchwalił mnie do tego stopnia, że nad rozwiniętym znakiem startowym, który jest wierzchołkiem trójkąta 300 km, medu ję się na wysokości 250 m. Trzeźwo pomyślałem dopiero chwilę po wykonaniu przepisowego okrążenia.

Teraz miałem lecieć do Inowrocławia. Wysokościomierz zaczyna „dochodzić" do 200 m. Z rozpaczą myślę o bliskim już lądowaniu tuż przy lotnisku. Nie mogę przecież ośmieszyć się brakiem zdecydowanej taktyki i zawrócić na lotnisko. Okazuje się, że wylądować też czasem jest trudno. Moją „Muchę" chwyta nagle za „pierze" jakiś niesamowity komin. Na wariometrze „stoi" twardo 5-metrowe wznoszenie. Z wrażenia zaczynam krążyć, jak bym pierwszy raz spotkał w powietrzu komin, on jednak jest tak silny, że nic sobie z tego nie robi i tak ostatecznie ze 100 m wysokości wykręcam 1 450 m.

Pogoda jest nie do opisania. Raj dla szybowników. Do Inowrocławia lecę z tyłno-bocznym wiatrem. Jestem teraz ostrożny i nie zniżam się do małych wysokości. Ten odcinek trasy przebywam bez specjalnych trudności. Kominy silne, wiatr pomaga, pułap wysoki. Wściec się można z zadowolenia.

O godz. 15.10 osiągam lotnisko w Inowrocławiu. Bliskość drugiego wierzchołka trójkąta znów odebrał mi rozsądek. Melduję się nisko — na 350 m. Zaraz jednak krążę w słabym kominie, w którym „wymęczyłem" 1 200 m. Można już rzucić się na ostatni bok trójkątnej trasy. Czuję się trochę zmęczony. Podtrzymuję się na duchu i ciele nadzieją na pomyślne zakończenie przelotu i kawałkiem „suchego" chleba z masłem.

Około 130 km dzieli mnie jeszcze od celu. Następuje kryzys warunków termicznych. Słońce przegrzewa coraz słabiej. Na niebie widać coraz więcej rozpływających się cumulusów. Po pierwszym przeskoku do przodu na wysokości 500 m spotkałem 1,5 m/sek wznoszenia. Nie opuściłem go; teraz każdy komin może decydować o losach mojego przelotu. Lecę prawą stroną trasy wykreślonej na mapie trasy. Teren nawigacyjnie zaczyna być trudny. Czas zaczyna teraz uciekać, a ziemia przesuwa się pod szybowcem coraz wolniej.

Lecę na prędkości największego zasięgu. Kominy coraz słabsze. Chmurki zaczynają znikać z błękitu. Około godz 17.00 znalazłem się nad Wartą w pobliżu Konina. Wysokość 300 m. Zaczynam się pocić na myśl o tym, że mogę właśnie teraz zakończyć przymusowo przelot.

W najkrytyczniejszej chwili znajduję słabiutki komin. Jest on tak słaby, że wysokość, którą udaje mi się przez chwilę poprawić, maleje do 300 m. Zrozpaczony beznadziejnością sytuacji niemal daję za wygraną i szukam okiem dogodnego lądowiska. Ostatecznie jednak kráżę i kráżę, a wysokość nie ulega większej zmianie. Dzisiaj sam się dziwię, jak można wytrzymać na małej wysokości w krążeniu, które trwa prawie 30 minut. Uparte krążenie w miejscu opłaca się jednak, bo zaczynam się wreszcie wznosić i po dalszych 30 minutach wysokościomierz wskazuje około 1 100 m wysokości.

Słońce zachodzi. Na lewo od trasy puszy się jeszcze jakiś cumulus, lecz jest to kierunek do Kalisza. Czuję jakiś żal czy coś w tym rodzaju, żal do cumulusów. Wystarczyłby tylko jeden i tylko na kierunku do Ostrowa. Nie mogę lecieć wprost do celu, bo wiem, że przelecę pół drogi, którą musiałbym jeszcze przebyć. Po długim wahaniu się poleciałem w kierunku Kalisza.

Opadania po drodze były tak małe, że zupełnie niespodziewanie udało mi się dolecieć do ostatniego cumulusa. Cóż z tego, że wysokość była już taka, że tylko manewrować do lądowania, kiedy chmurka przygarnęła do siebie spóźnioną „Muchę". Wariometr wskazuje 2 m/sek, lecz patrzę na to z obojętnością niedowiarka, chociaż równocześnie wciskam się szybowcem w ostatni komin. Na mapie Kalisz jest oddalony od Ostrowa o około 20 km. Wstrzymuję oddech i winduję się coraz wyżej. Chcę wykorzystać komin aż do końca.

Dochodzę do małej lecz żywotnej chmurki na wysokości 1 500 m. Szukam na ziemi odległego Ostrowa. Przeszkadza mi w tym słońce, zachodzące z prawej strony. Ostatni przeskok w kierunku ciemnej plamy, która z każdą minutą staje się podobna do miasta, wykonuję na coraz to większej prędkości. Wiem, że mam nadmiar wysokości, jednak lecę bez obawy, bo nie grozi mi już lądowanie w polu.

O godz 18.20 zawiadowca lotniska w Ostrowie przyjmuje telefon z Kobylnicy. Pytają czy przyleciałem. Kolega Tomaszewski odpowiada, że nie i od niechcenia spogląda w okno, gdzie widzi przelatującą na „gazie" moją „Muchę". Zdążył jeszcze o tym powiedzieć Poznaniakom, bo mimo zaskoczenia widokiem tak późnego dolotu szybowca nie odłożył słuchawki telefonu.

Ja tymczasem ląduję. Godzina 18.23. Jestem wyczerpany ośmiogodzinnym lotem i roztrzęsiony wewnętrznie z radości. Tego przelotu nie będę w stanie zapomnieć nigdy.

Foto: B. Koszewski

NOWE KSIĄŻKI

Ladislav Haza, Milan Koldovsky, Oldrich Kostka, Jiri Förchtgott — PLACHTARSKA METEOROLOGIE (Meteorologia szybowcowa), Wydawnictwo Nase Vojsko — Praha 1956 — stron 157 — nakład 3300 — cena 14,25 korony.

W Czechosłowacji ukazała się ciekawa książka o meteorologii szybowcowej. Autorzy tej pracy postawili sobie za cel, aby stała się ona przystępnym wykładem zasad meteorologii, pozwalającym na studiowanie poważniejszych książek z tej dziedziny. Praca ta zawiera sporo oryginalnych rysunków, mapek oraz fotografii. Z przyjemnością trzeba stwierdzić, że wśród wymienionej literatury figurują dwa nazwiska polskie: Władysława Parczewskiego i Adama Zientka.

ANKIETA MIESIĄCA OSTYCZEŃ

Pragnąc zapoznać się z opinią Czytelników o numerach „Skrzydlatej" wydanych w styczniu, ogłaszamy dzisiaj ankietę miesiąca. Prosimy o odpowiedź na następujące trzy pytania:

1. **JAKI MATERIAŁ** (artykuł, opowiadanie, reportaż, opis, notatka, strona itp.) **ZAMIESZCZONY W NUMERACH STYCZNIOWYCH „SKRZYDLATEJ" UWAŻASZ ZA NAJLEPSZY?**
2. **CO CI SIĘ W STYCZNIOWYCH NUMERACH „SKRZYDLATEJ" NIE PODOBAŁO?**
3. **NA JAKIE TEMATY CHCIAŁBYŚ PRZECZYTAĆ ARTYKUŁY W NASTĘPNYCH NUMERACH „SKRZYDLATEJ?"**

Odpowiedzi prosimy nadsyłać na adres: „Skrzydlata Polska", Warszawa 10, ul. Bracka 20a z dopiskiem na kopercie: „Ankieta-miesiąca", do dnia 10 lutego br. Wśród uczestników ankiety rozlosowane zostaną książki lotnicze.

JUŻ WKRÓTCE

nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych ukaże się książka J. Królikowskiego i C. Steckiewicza

MATEMATYKA

wydanie IV

obejmująca działy matematyki:
— algebrę
— geometrię
— trygonometrię
— geometrię analityczną
— rachunek różniczkowy i całkowy (łącznie z równaniami różniczkowymi)
— tablice matematyczne.

Książka może służyć za podręcznik dla inżynierów, techników i studentów wyższych szkół technicznych, może też służyć jako pomoc naukowa dla uczniów szkół ogólnokształcących i zawodowych. Przewidywana cena książki — około 19,30 zł.

Uwaga nabywcy kalendarza lotniczego

W każdym egzemplarzu Kalendarza znajduje się ankieta, bardzo łatwa do uzupełnienia. Redakcja Książek Lotniczych Wydawnictwa MON prosi o wypełnienie tej ankiety i przesłanie na adres Wydawnictwa. Pomoże to redakcji w opracowaniu kalendarza na rok 1958, a nabywcom umożliwi udział w losowaniu 303 losów wymienionych w kalendarzu.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, telefon 6-61-01

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

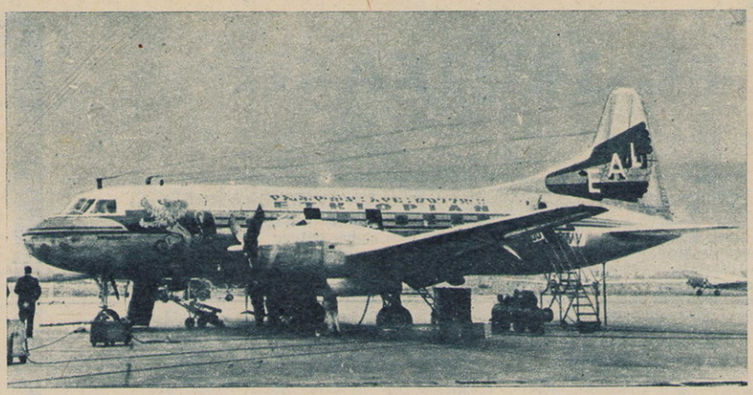
Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NUMER PODPISANO DO DRUKU 31 STYCZNIA 1957 R.

B 26 Zam. 523/C

ODRZUTOWCEM po świecie

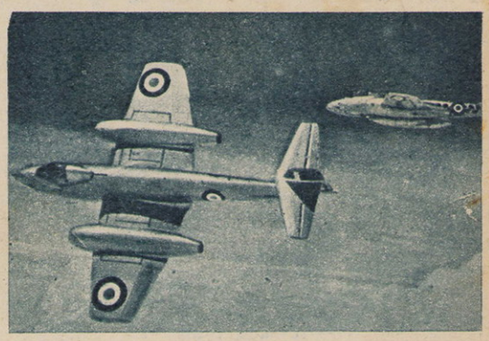


KOMUNIKACJA W ABISYNII

Zaskakującą dla wielu jest zapewne wiadomość, że w odległej Abisynii funkcjonują linie lotnicze „Ethiopian Air Lines", wyposażone w nowoczesne samoloty typu Convair-240. Ten lew wymalowany na przodzie kadłuba, to znak państwowy Etiopii.

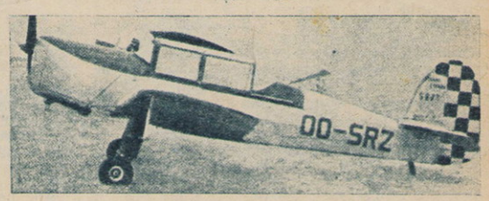
NAJPOPULARNIEJSZE SAMOLOTY AKROBACYJNE ŚWIATA

Podczas zeszłorocznych, drugich z kolei międzynarodowych zawodów akrobacji powietrznej (Coventry — Anglia), w których brało udział 15 zawodników z 6 krajów — startowały samoloty: w klasie ciężarowej powyżej 1 750 kG — 1) Gloster „Meteor" 7/8, 2) Hunting Percival „Jet Provost"; w klasie poniżej 1 750 kG — 3) „Tiger Moth" (7 szt.), 4) Morane-230, 5) Stampe SR-7B i 6) S. V. 4C, 7) CASA 1-133 „Jungmeister", 8) Zlin Z-226, 9) Focke Wulf „Stieglitz" (2 szt.). Zdjęcia niektórych samolotów podajemy poniżej. (w)



Meteor

Tiger Moth

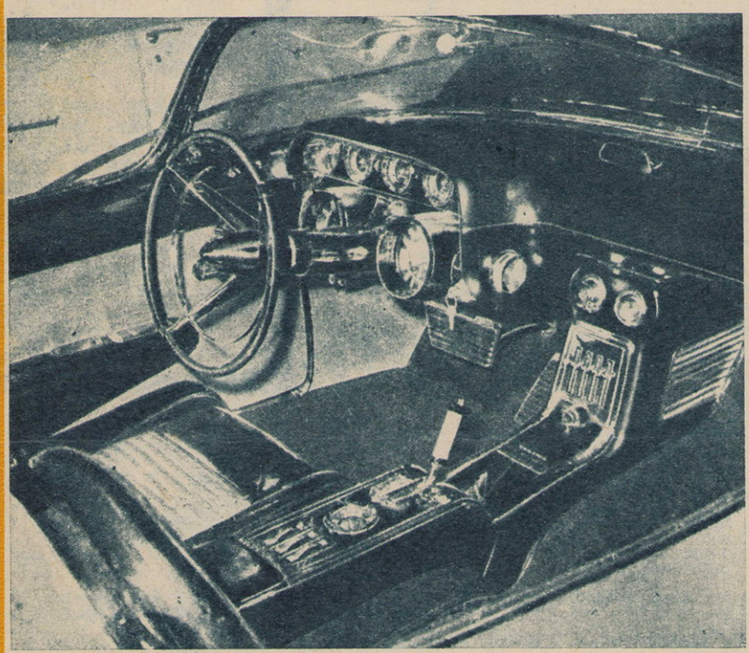


Stampe SR-7-B

Jungmeister

SAMOLOT CZY SAMOCHÓD?

Wytwórnie lotnicze od dawna starają się projektować kabinę samolotu tak, by upodobniona ona była do samochodu. Znane zakłady Cadillac postąpiły odwrotnie — upodobniły swój samochód „La Espada" do kabiny samolotu. Prosimy spojrzeć na zdjęcie, gdzie szczególną uwagę zwraca konsola silnikowa i „przyrządy pokładowe".



KOCIE OKO PILOTA

W centralnym ośrodku badań lotniczych w Baltimore (USA) zbudowano elektronowy przyrząd optyczny, umożliwiający widzenie w nocy. Aparat ten nazwany „Kocie oko", pracuje na zasadach podobnych do telewizji, jednakże jest on około 1 000 razy czulszy aniżeli typowa kamera telewizyjna. Otrzymany na ekranie obraz jest wyraźny i kontrastowy w najciemniejszą noc, co stwierdzono podczas lotów w bezksiężycowe zimowe noce. Dotychczas chodziło o otrzymanie obrazu biało-czarnego, obecnie przewiduje się również możliwości uzyskania obrazów barwnych.

Opracowanie i wypróbowanie „Kociego oka", które lotnictwo USA zamierza wykorzystać do rozpoznania nocnego, trwało 30 miesięcy.

Konstruktorami są dr J. Clemens, R. Gebel, L. Croft i dr B. Johnstone. „Kocie oko" zostało przekazane do dalszego opracowania zakładom Westinghouse i RCA. (K)

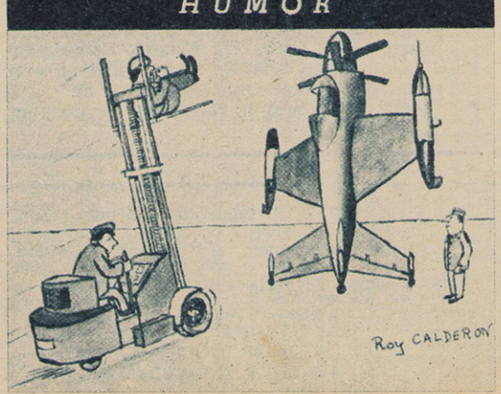
NOWE BOMBY

Wrzecionowate kształty przypominają budową bomby lotnicze. Są to tylko zapasowe zbiorniki paliwowe podwieszane pod skrzydłami samolotów i po raz pierwszy wykonane z tworzyw sztucznych w Wielkiej Brytanii. Sposób produkcji tworzywa do budowy zbiorników trzymany jest do chwili obecnej w tajemnicy. Do zalet nowych zbiorników należy ich duża wytrzymałość i lekkość. Pojemność 75 gallonów (208 l).

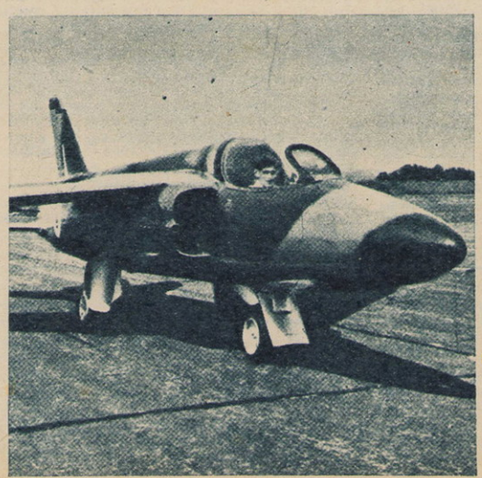
LOTNICZE TROFEA

Pilot S. King z Hatfield (Anglia) podczas lotu na samolocie sportowym Hornet Moth „upolował" takiego ptaszka. Ptak dziwnym trafem nadział się na wystające pod skrzydłami nadajniki prędkościomierza.

HUMOR



FINLANDIA ZAKUPUJE LICENCJĘ GNAT'A



Według doniesień prasy angielskiej rząd Finlandii, który w październiku ubr. zakupił w W. Brytanii 12 lekkich myśliwców odrzutowych Folland „Gnat" (komar), podpisał w dniu 31 grudnia 1956 r. umowę licencyjną na produkcję tych maszyn w zakładach Valmet w Tampere. Obecnie toczą się pertraktacje w sprawie zakupu licencji na produkcję w Finlandii angielskich silników turboodrzutowych Bristol „Orpheus" o ciągu 2 200 kG, które są zastosowane w „Gnat'ie". Samolot oraz silnik — był opisany w „SP" — 45 i 47/1956 r.